神戸市交通安全計画

交通事故のない神戸を目指して

平成 23 年 10 月

神戸市交通安全対策会議

ま　え　が　き

車社会化の急速な進展に対して、交通安全施設が不足していたことはもとより、車両の安全性を確保するための技術が未発達であったことなどから、昭和20年代後半から40年代半ば頃まで、道路交通事故の死傷者数が著しく増加した。

このため、交通安全の確保は焦眉の社会問題となり、交通安全対策の総合的かつ計画的な推進を図るため、昭和45年6月、交通安全対策基本法（昭和45年法律第110号）が制定された。

これに基づき、46年度以降、国では交通安全基本計画を作成、本市においても国の交通安全基本計画に基づき8次にわたる交通安全計画を作成し、国、県、市、関係民間団体等が一体となって陸上交通の安全対策を強力に実施してきた。

その結果、神戸市内の交通事故情勢は、昭和44年に155人が道路交通事故で死亡し「第１次交通戦争」と呼ばれた時期と比較すると、平成９年中の死者数は60人と約４割に減少した。

その後、平成22年に死者数は35人となり、昭和44年の約1/4にまで減少した。

これは、国、県、市、関係民間団体はもとより、市民を挙げた長年にわたる努力の成果であると考えられる。

しかしながら、未だに道路交通事故による死傷者数が１万人を超え、道路交通事故件数は高い状態で推移しており、事故そのものを減少させることが求められている。

また、鉄道（軌道を含む。以下同じ。）の分野においても、大量・高速輸送システムの進展の中で、一たび交通事故が発生した場合には重大な事故となるおそれが常にある。

交通事故の防止は、国、県、市、関係民間団体だけでなく、市民一人一人が全力を挙げて取り組まなければならない緊急かつ重要な課題であり、人命尊重の理念の下に、安全で安心して暮らせる交通事故のない神戸を目指して、交通安全対策全般にわたる総合的かつ長期的な施策の大綱を定め、これに基づいて諸施策を強力に推進していかなければならない。

この交通安全計画は、このような観点から、交通安全対策基本法第26条第１項の規定に基づき、平成23年度から27年度までの５年間に講ずべき陸上交通の安全に関する施策の大綱を定めたものである。

この交通安全計画に基づき、市においては、交通の状況や地域の実態に即して、交通の安全に関する施策を具体的に定め、これを強力に実施するものとする。

目　　次

計画の基本理念　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１

第１章　道路交通事故の現状と交通安全対策の今後の方向　・・・・・・・・・・３
第１節　道路交通事故のない神戸を目指して　・・・・・・・・・・・・・・・４
１　道路交通事故の現状等　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４
２　交通安全計画における目標・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５
第２節　道路交通の安全についての対策　・・・・・・・・・・・・・・・・・６
１　今後の道路交通安全対策を考える視点　・・・・・・・・・・・・・・・６
（１）高齢者及び子どもの安全確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・６
（２）歩行者及び自転車の安全確保　・・・・・・・・・・・・・・・・・・７
（３）生活道路及び幹線道路における安全確保　・・・・・・・・・・・・・８
第２章　道路交通を中心とした交通安全の推進にかかる諸施策
第１節 交通弱者対策の充実　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９
１　道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・９
２　幹線道路における交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・１１
３　交通安全施設等整備事業の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・１２
４　効果的な交通規制の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１２
５　公共交通機関利用の促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１３
６　子どもの遊び場等の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１３
７　交通安全思想の普及徹底・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１４
８　一般道路における効果的な指導取締りの強化等・・・・・・・・・１８
９　交通弱者の交通事故防止等に関する研究の推進・・・・・・・・・１９
第２節 自転車対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１９
１　道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・１９
２　幹線道路における交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・２０
３　交通安全施設等整備事業の推進・・・・・・・・・・・・・・・・２０
４　効果的な交通規制の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２０
５　自転車利用環境の総合的整備・・・・・・・・・・・・・・・・・２１

６　交通安全思想の普及徹底・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２１
７　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・２２
８　効果的な交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２４
９　交通安全に関する普及啓発活動の推進・・・・・・・・・・・・・・・２４
10　一般道路における効果的な指導取締りの強化等・・・・・・・・・・２５
第３節 道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・２５
１　生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備・・・・２７
２　幹線道路における交通安全対策の推進・・・・・・・・・・・・・・２８
３　交通安全施設等整備事業の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・３１
４　効果的な交通規制の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３２
５　自転車利用環境の総合的整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・３３
６　高度道路交通システム（ＩＴＳ）の活用・・・・・・・・・・・・・３４
７　交通需要マネジメントの推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・３５
８　災害に備えた道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・・・・３６
９　総合的な駐車対策の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・３７
10　道路交通情報の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４０
11　交通安全に寄与する道路交通環境の整備・・・・・・・・・・・・・４１
12　研究開発及び調査研究の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・４３
第４節 交通安全思想の普及徹底・・・・・・・・・・・・・・・・・・・４６
１　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・４７
２　効果的な交通安全教育の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・４９
３　交通安全に関する普及啓発活動の推進・・・・・・・・・・・・・・４９
４　交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進・・・・・・・５１
５　市民の協働と参画の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５２
第５節 安全運転の確保・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５２
１　運転者教育等の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５３
２　運転免許制度の改善・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５５
３　安全運転管理の推進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５５
４　道路交通に関連する情報の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・５５

第６節 道路交通秩序の維持　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５６
１　交通の指導取締りの強化等・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５６
２　交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制の強化・・・・・・・・５７
３　暴走族対策の強化・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５８
第７節 救助・救急活動の充実・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・５９
１　救助・救急体制の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６０
２　救急医療体制の整備・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６２
第８節　交通事故被害者対策の充実強化・・・・・・・・・・・・・・・６３
１　交通遺児の福祉・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６３
２　損害賠償の請求についての援助等・・・・・・・・・・・・・・・・６３
３　交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進・・・・・・・・・６４
第９節　踏切道の交通環境の整備　・・・・・・・・・・・・・・・・・６５
１　踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の
整備の促進・・・・・・・・６５
２　踏切保安設備の整備及び交通規制の実施・・・・・・・・・・・・６５
３　踏切道の統廃合の促進・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６５
４　その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置・・・・・・６６
第３章　鉄道交通の安全　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６７
第１節　鉄道事故のない神戸を目指して　・・・・・・・・・・・・・・６８
１　鉄道事故の状況等　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６８
２　交通安全計画における目標　・・・・・・・・・・・・・・・・・・６８
第２節　鉄道交通の安全についての対策　・・・・・・・・・・・・・・６９
１　今後の鉄道交通安全対策を考える視点　・・・・・・・・・・・・６９
２　講じようとする施策　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・６９
第３節　市営交通等の安全　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７２
１　お客様に信頼される市営地下鉄を目指して・・・・・・・・・・・７２
２　鉄道交通の安全についての対策・・・・・・・・・・・・・・・・７２
【参考資料】用語解説　・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・７８

文中の※のついている語句については、用語解説で取り上げています。

計 画 の 基 本 理 念

「新・神戸市基本構想」に描かれた都市像の実現をめざし、構想の目標年次である 2025 年（平成 37 年）に向けたまちづくりの基本的考え方を示すものとして平成 23 年 2 月に策定された「神戸づくりの指針」では、協働と参画をさらに発展的に進めた“協創”の理念を「神戸づくりの指針」全体をつらぬくこれからのまちづくりの姿とし、市民・事業者・市の協働による安全性の向上を進め、まちの安全を確保することとしている。「第９次神戸市交通安全計画」（以下、「第９次計画」という。）は、「神戸づくりの指針」のもと、交通安全対策基本法第 26 条第１項に基づき平成 27 年度までの５年間で推進すべき交通の安全に関する施策の大綱を定めるものである。

１　交通事故のない神戸を目指して

我が国は、本格的な人口減少と超高齢社会の到来というかつて経験したことのない新たな時代を迎えたところである。また、低炭素社会を実現するための交通環境の形成が求められている。このような大きな環境変化を乗り越え、真に豊かで活力のある社会を構築していくためにはその前提として、市民すべての願いである安全・安心を確保していくことが極めて重要である。

交通事故による被害者数が災害や犯罪等他の危険によるものと比べても圧倒的に多く、交通安全の確保は、安全で安心して暮らせる神戸の実現を図っていくための重要な要素である。

したがって、その重要性が認識され、様々な対策がとられてきたところであるが、依然として交通事故件数が高い水準で推移しており、更なる対策の実施が必要である。

人命尊重の理念に基づき、また、交通事故がもたらす大きな社会的・経済的損失をも勘案して、究極的には交通事故のない神戸を目指すべきである。

もとより、交通事故のない神戸は一朝一夕に実現できるものではないが、悲惨な交通事故の根絶に向けて、今再び、新たな一歩を踏み出さなければならない。

２　人優先の交通安全思想

文明化された社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが存在しなければならない。交通について言うと、道路については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者、すべての交通について、高齢者、障害者、子ども等の交通弱者の安全を一層確保することが必要になる。このような「人優先」の交通安全思想を基本とし、あらゆる施策を推進していくべきである。

３　協働と参画による交通安全活動の推進

交通事故防止のためには、国、県、警察、関係民間団体等が緊密な連携の下に施策を推

進するとともに、市民の主体的な交通安全活動を積極的に促進することが重要であり、市の行う交通の安全に関する施策に計画段階から、市民が参加できる仕組みづくり、市民が主体的に行う交通安全総点検、地域におけるその特性に応じた取組等により、協働と参画による交通安全活動を推進する。

４　施策推進に当たっての基本的な考え方

第９次計画においては、このような観点から、計画期間内に達成すべき数値目標を設定するとともに、その実現を図るために講じるべき施策を明らかにしていくこととする。

具体的には、交通社会を構成する次の三つの要素について、相互の関連を考慮しながら、可能な限り成果目標を設定した施策を策定し、市民の協働と参画の下、着実に推進する。

第一に、 人間に対する安全対策については、交通機関の安全な運転・運行を確保するため、運転・運行する人間の知識・技能の向上、交通安全意識の徹底、指導取締りの強化を図り、かつ、歩行者等の安全を確保するため、歩行者等の交通安全意識の徹底、指導の強化等を図るものとする。また、交通社会に参加する市民一人一人が、自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つようになることが極めて重要であることから、交通安全に関する教育、普及啓発活動を充実させる。

第二に、 交通機関が原因となる安全対策としては、人間はエラーを犯すものとの前提の下で、それらのエラーが事故に結び付かないように、不断の技術開発によってその構造、設備、装置等の安全性を高めるシステムを充実させるものとする。

第三に、 交通環境に係る安全対策としては、機能分担された道路網の整備、交通安全施設等の整備、交通管制システムの充実、効果的な交通規制の推進、違法駐車対策の推進、交通に関する情報の提供の充実、施設の老朽化対策等を図るものとする。

これら三要素を結びつけ、また三要素をそれぞれの施策効果を高めるものとして、情報の収集・提供、情報通信技術の活用等を積極的に進め、適切な交通安全対策を講ずるため、その基礎として、交通事故原因の総合的な調査・分析を図るものとする。

そして、交通事故が発生した場合に被害を最小限に抑えるため、迅速な救助・救急活動の充実、負傷者の治療の充実等を図ることが重要である。また、大きな不幸に見舞われた交通事故被害者への対策を充実させる。

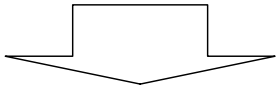
さらに、少子高齢化、国際化等の社会情勢の変化や交通事故の状況、交通事情等の変化に弾力的に対応させるとともに、その効果等を勘案して、適切な施策を選択し、これを重点的かつ効果的に実施するものとする。

第１章　道路交通事故の現状と交通安全対策の今後の方向

（基本理念）道路交通事故のない神戸を目指して

○　人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない神戸を目指す。

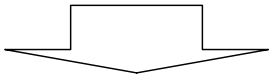
○　今後とも、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。



１．道路交通の安全についての現状と目標

①　平成２７年までに２４時間死者数を２７人以下にする。

②　平成２７年までに死傷者数を１０，０００人以下にする。



３．道路交通の安全についての対策

〈３つの視点〉

①　高齢者及び子どもの安全確保

②　歩行者及び自転車の安全確保

③　生活道路及び幹線道路における安全確保

第１節　道路交通事故のない神戸を目指して

安全で安心な神戸を実現させ、高齢者、障害者等を含むすべての人々が、相互理解と思いやりをもって行動する共生の交通社会の形成を図ることが必要である。

平成21年度に内閣府が実施した交通安全に関する国民の意識調査（交通安全意識等に関するアンケート調査）によると、国民の９割近くの人が、道路交通事故をゼロにすべき、あるいは、大幅に減少させるべきと回答している。

我々は、人命尊重の理念に基づき、究極的には、交通事故のない神戸を目指すべきである。このような意識調査結果を踏まえると、積極的に交通安全対策を実施することにより、交通事故を減少させることができるのではないかと考える。

また、交通情勢がより悪化する方向に向かっていると回答した者の割合は、前回調査時（平成16年度：ほぼ５割）より低く３割強となっている。このことは、全国の交通事故件数が平成16年をピークに減少していることも背景にあると考えられる。

今後とも、死者数の一層の減少に取り組むことはもちろんのこと、事故そのものの減少についても積極的に取り組む必要がある。

その際、道路上における危険性は、道路以外における危険性の約 3.0 倍と高いことや、道路交通事故により大きな経済的損失があることをも念頭に置きつつ、交通社会に参加するすべての市民が交通安全に留意するとともに、より一交通安全対策を充実していくことが必要である。

特に、市でも交通事故死者数に占める歩行者の割合が高くなっており、人優先の交通安全思想の下、歩道の整備等により歩行者の安全確保を図ることが重要である。

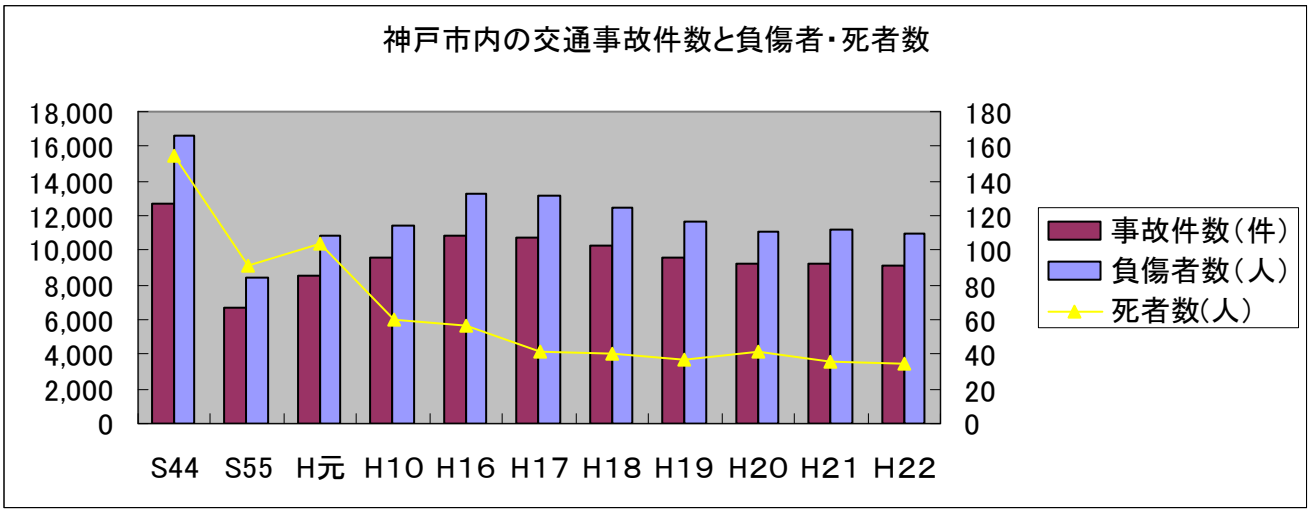
１　道路交通事故の現状等

（１）道路交通事故の現状

神戸市の道路交通事故による 24 時間死者数（事故発生から 24 時間以内に死亡した人数）は、昭和 36 年の 201 人をピークに高水準で推移したが、45 年以降減少傾向にあり、昭和 48 年からは 100 人を下回り 60 人台まで減少した時期もあった。しかしながら昭和 60 年代から増加傾向に転じ、平成元年・２年及び阪神・淡路大震災発生時の平成７・８年は 100 人を超えた。平成９年以降は再び減少傾向にあり、概ね 60 人台に、さらに平成 14 年からは 50 人台に、平成 17 年には 40 人台、平成 19 年には 37 人となり、「第８次神戸市交通安全計画」（以下、「第８次計画」という。）の最終年である平成 22 年には過去最低の 35 人となった。

人身事故件数、負傷者数は、昭和 44 年の 12,746 件、16,606 人をピークに、その後約 10 年の間に大きく減少し、昭和 55 年にはピーク時の約半分の水準（6,710 件、8,425 人）まで改善された。その後短いサイクルで増減を繰り返しながらも増加傾向が続き、平成

７年にはそれぞれ１万件、１万３千人を超えた。平成 18 年以降減少傾向が続き、平成 22 年には 9,161 件、10,956 人となり、第８次計画に掲げていた「平成 22 年度までに年間の 24 時間死者数を 40 人以下、死傷者数 12,000 人以下とする」という目標は達成することができた。



交通死亡事故が減少している理由としては、道路交通環境の整備、交通安全思想の普及徹底、安全運転の確保、道路交通秩序の維持、救助・救急活動の充実等の諸対策が効果を発揮したことが挙げられる。

近年、市内で発生した交通死亡事故の特徴は次のとおりである。

ア　65 歳以上の高齢者の死者数が高水準で推移しており、平成 22 年中には全死者数の 48.6 パーセントと、約半数を占めている。このうち、高齢者の歩行中の死者数が、高齢者死者数の約半数を占めている。

イ　全死者数に占める歩行中の死者数の割合が高い。

ウ　最高速度違反による死亡事故件数が減少している。

（２）道路交通を取り巻く状況の展望

県内の道路交通を取り巻く今後の状況を展望すると、車両保有台数及び自動車走行台キロについては、今後減少することが見込まれる。このような中、交通死亡事故の当事者となる比率の高い高齢者人口の増加、中でも高齢者の運転免許保有者の増加は、道路交通にも大きな影響を与えるものと考えられる。

２　交通安全計画における目標

【数値目標】　平成 27 年までに

交通事故死者数 27 人以下

交通事故死傷者数 10,000 人以下

交通事故のない社会を達成することが究極の目標であるが、一朝一夕にこの目標を達成することは困難であると考えられることから、国の「平成 30 年を目途に、10 年間で交通事故死者数を半減させる。」との目標に沿いながら、第９次計画では 24 時間死者数を平成 30 年に半減となる 21 人以下を目標とし、本計画の計画期間である平成 27 年までには、27 人以下にすることを目指すものとする。

このことは、当然のことながら、24 時間死者数のみならず、およそ道路交通事故に起因する死者数（30 日以内死者数等）を同様に減少させることを意味している。

また、本計画における最優先の目標はかかる死者数の減少であるが、併せて、死傷者数の減少にも一層積極的に取り組み、平成27年までに年間の死傷者数を10,000人以下とすることを目指して、市民の理解と協力の下、道路交通安全諸施策を総合的かつ強力に推進する。

第２節　道路交通の安全についての対策

１　今後の道路交通安全対策を考える視点

近年、道路交通事故の発生件数並びに道路交通事故による死者数及び死傷者数が減少していることにかんがみると、これまでの交通安全計画に基づき実施されてきた対策には一定の効果があったものと考えられる。このため、従来の交通安全対策を基本としつつ、経済社会情勢、交通情勢の変化等に対応し、また、実際に発生した交通事故に関する情報の収集、分析を充実し、より効果的な対策への改善を図るとともに、有効性が見込まれる新たな対策を推進する。

対策の実施に当たっては、可能な限り、対策ごとの目標を設定するとともに、その実施後において効果評価を行い、必要に応じて改善していくことも必要である。

このような観点から、①交通弱者対策の充実、②自転車対策の推進、③道路交通環境の整備、④交通安全思想の普及徹底、⑤安全運転の確保、⑥道路交通秩序の維持、⑦救助・救急活動の充実、⑧交通事故被害者対策の充実強化、⑨踏切道の交通環境の整備といった９つの柱により、交通安全対策を実施する。

その際、最近及び今後の経済社会情勢や交通情勢等を踏まえると、今後対策を実施していくに当たっては、特に、次のような視点を重視して対策の推進を図っていくべきである。

（１）高齢者及び子どもの安全確保

交通事故死者数全体に占める高齢者の割合は極めて高く、今後も高齢化は急速に進むことを踏まえると、高齢者が安全にかつ安心して外出したり移動したりできるような交通社会の形成が必要である。

その際には、多様な高齢者の実像を踏まえたきめ細かな総合的な交通安全対策を推進す

るべきであり、また、交通モード※による相違、すなわち、高齢者が主として歩行及び自転車等を交通手段として利用する場合と、自動車を運転する場合の相違に着目し、それぞれの特性を理解した対策を構築するべきである。特に、後者については、今後、高齢運転者が大幅に増加することが予想されることから、高齢者が事故を起こさないようにするための対策を強化することが喫緊の課題である。また加齢による身体機能の変化にかかわりなく、高齢者が交通社会に参加することを可能にするため、年齢等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境を設計するとの考え方に基づき、バリアフリー※化された道路交通環境の形成を図ることも重要である。

さらに、高齢者の交通安全を図っていくためには、交通安全活動を、高齢者が日常的に利用する機会の多い医療機関や福祉施設等と連携して実施していくことや、高齢者の事故が居住地の近くで発生することが多いことから、地域における生活に密着した交通安全活動を充実させることが重要である。

また、高齢社会の進展と同時に考えなければならないのが少子化の進展である。安心して子どもを生み、育てることができる社会を実現するには、防犯の観点はもちろんのこと、子どもを交通事故から守る観点からの交通安全対策が一層求められる。

このため、子どもの安全を確保する観点から、地域や学校園などにおいて、子ども達に対する交通安全教育を一層充実させるとともに、通学路等において歩道等の歩行空間の整備を積極的に推進する必要がある。

（2）歩行者及び自転車の安全確保

平成 22 年中の兵庫県における歩行中の交通事故死者数が自動車乗車中の交通事故死者数を上回り、全体の交通事故死者数に占める歩行者の割合が約４割を占め、死者の状態別では、最も高い割合となっており、特に高齢者では歩行者の割合が約５割、15 歳以下の子どもでは約７割を占めている。

安全で安心な神戸の実現を図るためには、自動車と比較して弱い立場にある歩行者の安全を確保することが必要不可欠であり、特に、高齢者や子どもにとって身近な道路の安全性を高めることがより一層求められている。

このような情勢等を踏まえ、人優先の考えの下、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道の整備等による歩行空間の確保を一層積極的に進めるなど、歩行者の安全確保を図る対策を推進していく必要がある。

また、自転車乗用中の死者数は、自動車に次いで高く、自転車は、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる必要がある。

自転車の安全利用を促進するためには、生活道路や市街地の幹線道路において、自動車や歩行者と自転車利用者の共存を図ることができるよう、自転車の走行空間の確保を積極的に進める必要があり、特に、都市部において自転車の走行区間の確保を進めるに

当たっては、自転車交通の在り方や多様なモード間の分担の在り方を含め、まちづくり等の観点にも配慮する必要がある。また、自転車利用者については、自転車の交通ルールに関する理解が不十分なことも背景として、交通ルールや交通マナーに違反する行動が多いことから、交通安全教育等の充実を図る必要がある。

さらに、都市部の駅前や繁華街の歩道上など放置自転車が問題となっている場合には、自転車駐車場の整備等放置自転車対策を進める必要がある。

（3）生活道路及び幹線道路における安全確保

車道幅員 5.5 メートル未満の道路における交通死亡事故件数の推移をみると、全死亡事故件数の減少傾向と比較して緩やかな減少となっており、全死亡事故件数に占める割合は増加傾向にある。また、歩行者・自転車利用者の死者数、死傷者数の割合も高い水準で推移している。このような状況を踏まえると、今後は生活道路において自動車の速度抑制を図るための道路交通環境の整備、交通指導取締りの強化、安全な走行の普及等の対策を講じるとともに、幹線道路を走行すべき自動車が生活道路へ流入することを防止するための幹線道路における交通安全対策及び交通流の円滑化を推進するなど、生活道路における交通の安全を確保するための対策を総合的なまちづくりの中で一層推進する必要がある。このためには、市民の主体的な参加と取組が不可欠であり、対策の検討や関係者間での合意形成おいて中心的な役割を果たす人材の育成も重要な課題となる。

また、依然として、交通事故死者数の約６割を占める幹線道路における対策については、①事故データや市民からの指摘等により集中的に対策を講じるべき事故発生の危険性が高い特定の区間を明確化し、②市民への注意喚起や事故原因に即した効果の高い対策を立案・実施し、③対策完了後の効果を評価し、評価結果を次の新たな対策の検討に反映する、といった「事故ゼロプラン（事故危険区間重点解消作戦）」に新たに取り組むなど、交通安全対策の効果の更なる向上を図る必要がある。

第２章　道路交通を中心とした交通安全の推進にかかる諸施策

９つの柱	１	交通弱者対策の充実
	２	自転車対策の推進
	３	道路交通環境の整備
	４	交通安全思想の普及徹底
	５	安全運転の確保
	６	道路交通秩序の維持
	７	救助・救急活動の充実
	８	交通事故被害者対策の充実強化
	９	踏切道の交通環境の整備

※　車両構造面からの交通安全対策として講じられる「車両の安全性の確保」については、国内及び県下全体の施策として、兵庫県交通安全計画に位置づけられていることから省略している。

また、「安全運転の確保」「道路交通秩序の維持」については、警察の取組内容が中心となっており、ほぼ県計画に準じたものとなっている。

第１節　　交通弱者対策の充実

近代社会においては、弱い立場にある者への配慮や思いやりが必要である。交通では、道路については、自動車と比較して弱い立場にある歩行者、すべての交通については、高齢者、障害者、子ども等であり、これら交通弱者の安全を確保する対策の充実を図っていくこととする。

【第９次計画における重点施策及び新規施策】

○人優先の安全・安心な歩行空間の整備
○ バリアフリー化を始めとする歩行空間等の整備～ユニバーサル歩道整備事業
○「あんしん歩行エリア※」の形成等による交通安全対策の推進
○事故危険防止対策の推進
○通学路等の歩道整備等の推進

１　道路交通環境の整備

全死傷事故件数の約半数、全死者数の約６割を幹線道路における事故が占めており、歩行者・自転車が関連する死傷事故は生活道路において幹線道路の約２倍発生している状況にある。

少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、生活道路を中心に安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。

（１）生活道路における交通安全対策の推進

「あんしん歩行エリア」を中心とする歩行者・自転車に係る死傷事故発生割合が大きい生活道路において、兵庫県公安委員会及び道路管理者が連携し、歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の面的かつ総合的な事故抑止対策を地域住民の主体的参加の下で実施する。このため、計画策定の段階から、地域住民が参画し、ワークショップなどを通じて地域住民自らの課題として認識するとともに、関係者間での合意形成の下、様々な対策メニューの中から地域の実情を踏まえた適切な対策を選択して、その実施に取り組む。

兵庫県公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配意した施策を推進する。具体的には、生活道路における歩行者・自転車利用者の安全を確保するため、速度の規制が必要な道路において最高速度を原則として時速３０キロメートルとするとともに、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号。以下「バリアフリー新法※」という。）の生活関連経路を構成する道路を中心に音響信号機、高齢者等感応信号機※、歩行者感応信号機等のバリアフリー対応型信号機※の整備、歩行者と自動車の流れを分離して歩行者と自動車を錯綜させない動線とすることにより歩行者と自動車の事故を防止する歩車分離式信号の導入を推進する。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策、狭さく※、クランク※等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部及び中間部における狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

また、通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、歩車共存道路※、コミュニティ道路※等の整備を推進するとともに、道路標識の高輝度化※・大型化・可変化・自発光化、標示板の共架、設置場所の統合・改善、道路標示の高輝度化等（以下「道路標識の高輝度化等」という。）を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示とするなど視認性の向上を図る。

（２）通学路等の歩道整備等の推進

小学校、幼稚園、保育所及び児童館等に通う児童や幼児の通行の安全を確保するため、通学路等の歩道整備等を積極的に推進する。この際、市街地など歩道等の整備が困難な地域においては、路肩のカラー舗装や防護柵設置等の簡易な方法を含めて、安全・安心な歩行空間の創出を推進する。このほか、押ボタン式信号機、歩行者用灯器等の整備、横断歩道等の拡充により、通学路等の整備を図る。

（３）高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

ア　高齢者や障害者等を含め全ての人が安心して歩ける安全なみちづくりをめざし

て、地域の方々の参画のもと身近なみちのバリアフリーなどについて学び、ユニバーサルデザインの観点から、みちの点検等を行っていくとともに、全市的に歩道の段差や波打ちの解消等を行う「ユニバーサル歩道整備事業」を体系的に推進する。

このほか、バリアフリー対応型信号機、歩車分離式信号、エスコートゾーン、昇降装置付立体横断施設、歩行者用休憩施設、自転車駐車場、障害者用の駐車スペース等を有する自動車駐車場等を整備する。併せて、高齢者、障害者等の通行の安全と円滑を図るとともに、高齢運転者の増加に対応するため、信号灯器のＬＥＤ化、道路標識の高輝度化等を推進する。

また、駅前等の交通結節点※において、エレベーター等の設置、スロープ化や建築物との直結化が図られた立体横断施設、交通広場等の整備を推進し、歩きたくなるような安全で快適な歩行空間を積極的に確保する。

特に、「バリアフリー新法」に基づき、重点整備地区に定められた駅の周辺地区等においては、公共交通機関等のバリアフリー化と連携しつつ、誰もが歩きやすい幅の広い歩道、道路横断時の安全を確保する機能を付加したバリアフリー対応型信号機等の整備を面的に整備しネットワーク化を図る。

また、交差点等に設置する通信装置と高齢者、障害者等が所持する携帯端末等との双方向通信により、安全な通行に必要な情報の提供や信号機の青時間の延長を行う歩行者等支援情報通信システム※（ＰＩＣＳ）の整備を推進し、高齢者、障害者等の安全な移動を支援する。

さらに、視覚障害者誘導用ブロック、歩行者用の案内標識、バリアフリーマップ等により、公共施設の位置や施設までの経路等を適切に案内する。

イ　横断歩道、バス停留所付近の違法駐車等の悪質性、危険性、迷惑性の高い駐車違反に対する取締りを強化するとともに、高齢者、障害者等の円滑な移動を阻害する要因となっている歩道や視覚障害者誘導用ブロック上等の自動二輪車等の違法駐車についても、放置自転車等の撤去を行う市と連携を図りつつ積極的な取締りを推進する。

（４）無電柱化の推進

歩道整備等とあわせ、「無電柱化に係るガイドライン」に沿って、安全で快適な通行空間の確保、良好な景観・住環境の形成、災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性の向上、歴史的街並みの保全、観光振興、地域文化の振興、地域活性化等に資する道路等において無電柱化を推進する。なお、無電柱化の推進にあたっては、地域の実情に応じ、地中化方式以外の手法も活用する。

２　幹線道路における交通安全対策の推進

（１）適切に機能分担された道路網の整備

幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通

過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備、区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路等の整備を総合的に実施する。

（２）改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

ア　歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車道や自転車専用通行帯、歩道上で歩行者と自転車が通行する部分を指定する普通自転車の歩道通行部分の指定等の自転車走行空間の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

イ　商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車走行空間、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を推進する。

ウ　交通混雑が著しい都心部、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペデストリアンデッキ、交通広場等の総合的な整備を図る。

３　交通安全施設等整備事業の推進

（１）歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「あんしん歩行エリア」における面的な交通事故対策を推進するとともに、少子高齢社会の進展を踏まえ、歩行空間のバリアフリー化及び通学路における安全安心な歩行区間の確保を図る。

また、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

（２）道路交通環境整備への交通弱者をはじめとする住民参加の促進

安全な道路交通環境の整備に当たっては、道路を利用する人の視点を生かすことが重要であることから、地域住民や道路利用者の主体的な参加の下に交通安全施設等の点検を行う交通安全総点検を積極的に推進するとともに、道路利用者等が日常感じている意見について、「標識ＢＯＸ※」及び「信号機ＢＯＸ」、「道の相談室※」、「さわやか提案箱※」等を活用して取り入れ、道路交通環境の整備に反映する。

また、安全な道路交通環境の整備に係る住民の理解と協力を得るため、事業の進捗状況、効果等について積極的に公表する。

４　効果的な交通規制の推進

（１）地域の特性に応じた交通規制

幹線道路では、駐停車禁止、転回禁止、指定方向外進行禁止、進行方向別通行区分等交通流を整序化するための交通規制を実施する。また、生活道路では、一方通行、指定方向外進行禁止等を組み合わせるなど、通過交通を抑制するための交通規制を実施する。また、ゾーン規制も活用しつつ、速度規制が必要な道路において最高速度を原則として時速 30 キロメートルとするほか、歩行者用道路、車両通行止め、路側帯の設置・拡幅等歩行者及び自転車利用者の安全を確保するための交通規制を強化する。

（２）安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

安全で機能的な都市交通を確保するため、計画的に都市部における交通規制を推進し、交通流・量の適切な配分・誘導を図る。また、路線バス等公共輸送機関の安全・優先通行を確保するための交通規制を積極的に推進する。

（３）より合理的な交通規制の推進

信号制御については、歩行者、自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、「歩行者の待ち時間の長い押しボタン信号の改善」、「幅員の狭い従道路を横断する歩行者の待ち時間の短縮」等についての点検及び見直しを推進する。

５　公共交通機関利用の促進

道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、バス感応式信号機、公共車両優先システム※（ＰＴＰＳ）の整備、パークアンドバスライド※のほか、路線バスのノンステップ車両やコミュニティバス※の導入等、ユニバーサル社会づくりに向けた人にやさしいバスの利用促進を図る施策を関係機関及びバス事業者が連携して推進する。

また、公共交通機関の整備を支援するなど、公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

さらに、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレス※な公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド※駐車場、自転車走行空間、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

６　子どもの遊び場等の確保

子どもの遊び場の不足を解消し、路上遊戯等による交通事故の防止に資するとともに、都市における良好な生活環境づくり等を図るため、「神戸市緑の基本計画」等に基づき、住区基幹公園、都市基幹公園等の整備を推進する。

さらに、繁華街、小住宅集合地域、交通頻繁地域等、子どもの遊び場等の環境に恵ま

れない地域又はこれに近接する地域では、児童館を活用するとともに、学校施設、社会福祉施設の園庭等の開放の促進を図る。

7　交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。

人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。

このため、「ひょうご交通安全憲章※」の普及啓発をより一層図るとともに、交通安全教育指針（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うほか、高齢社会が進展する中で、高齢者自身が交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。

また、歩行者や自転車利用者による交通ルールや交通マナーの違反が交通事故の原因にもなることから、交通安全教育では、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、さらに、関係者が互いに連携をとりながら地域ぐるみの活動が推進されるように促す。

（1）幼児に対する交通安全教育の推進

幼児に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、基本的な交通ルールを遵守し、交通マナーを実践する態度を習得させるとともに、日常生活において安全に道路を通行するために必要な基本的な技能及び知識を習得させることを目標とする。

幼稚園・保育所においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら日常の教育・保育活動のあらゆる場面をとらえて交通安全教育を計画的かつ継続的に行う。これらを効果的に実施するため、紙芝居や視聴覚教材等を利用したり親子で実習したりするなど、分かりやすい指導に努めるとともに、指導資料の作成、教職員の指導力の向上及び教材・教具の整備を推進する。

児童館及び児童遊園においては、遊びによる生活指導の一環として、交通安全に関する指導を推進するとともに、その活動の強化を図る。

関係機関・団体は、幼児の心身の発達や交通状況等の地域の実情を踏まえた幅広い教材・教具・情報の提供等を行うことにより、幼稚園・保育所等において行われる交通安全教育の支援を行うとともに、幼児の保護者が常に幼児の手本となって安全に道路を通行するなど、家庭において適切な指導ができるよう保護者に対する交通安全講習会等の

実施に努める。また、交通ボランティアによる幼児に対する通園時の安全な行動の指導、保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

（２）児童に対する交通安全教育の推進

児童に対する交通安全教育は、心身の発達段階や地域の実情に応じて、歩行者及び自転車の利用者として必要な技能と知識を習得させるとともに、道路及び交通の状況に応じて、安全に道路を通行するために、道路交通（踏切道を含む。）における危険を予測し、これを回避して安全に通行する意識及び能力を高めることを目標とする。

小学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者としての心得、自転車の安全な利用、乗り物の安全な利用、危険の予測と回避、交通ルールや交通マナーの意味及び必要性について重点的に交通安全教育を実施する。

小学校における交通安全教育を計画的に実施し、効果的なものとするため自転車の安全な利用等も含め、安全な通学のための教育教材等を作成・配布するとともに、交通安全教室の推進、教員等を対象とした心肺蘇生法等の講習会を実施する。

これらの指導を効果的に実施するため、次の施策を行う。

ア　神戸市生徒指導連絡協議会交通専門部会を中心に交通安全教育に関する調査研究を進める。

イ　交通安全指導の手引きや自転車に関する交通安全の指導資料を作成配布し、その趣旨を徹底する。

ウ　講習会、指導法の研究会等を開催し、教職員の交通安全についての指導力を高めるとともに心肺蘇生法等の講習を実施する。

エ　各地区の学校での実地研修を計画的に行い、教職員及び保護者・地域諸団体の交通安全意識の向上を図る。

オ　児童館等でも、主として小学校を対象に生活指導の一環として、交通安全に関する啓発を行い、児童の交通安全指導を充実させる。

カ　交通ボランティアによる通学路における児童に対する安全な行動の指導、児童の保護者を対象とした交通安全講習会等の開催を促進する。

（３）中学生に対する交通安全教育の推進

中学生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、自転車で安全に道路（踏切道を含む。）を通行するために、必要な技能と知識を十分に習得させるとともに、道路を通行する場合は、思いやりをもって、自己の安全ばかりでなく、他の人々の安全にも配慮できるようにすることを目標とする。

中学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、道徳、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、歩行者として

の心得、自転車の安全な利用、自動車等の特性、危険の予測と回避、標識等の意味、応急手当等について重点的に交通安全教育を実施する。

これらの指導を効果的に実践するため、次の施策を行う。

ア　神戸市生徒指導連絡協議会交通専門部会を中心に交通安全教育に関する調査研究を進める。

イ　交通安全指導の手引きや自転車に関する交通安全の指導資料を作成配布し、その趣旨を徹底する。

ウ　講習会、指導法の研究会等を開催し、教職員の交通安全についての指導力を高めるとともに心肺蘇生法等の講習を実施する。

エ　関係機関・団体は、中学校において行われる交通安全教育の支援を行う。

（４）高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が、歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、道路（踏切道を含む。）及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルールと正しい交通マナーの知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、シルバーリーダー（高齢者交通安全指導員）等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

また、老人クラブ活動の一環として、交通安全についての指導者育成や交通安全に関する研修の実施を促すとともに、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催する。

さらに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用し、神戸市交通安全指導員を派遣するなど交通安全教育を実施する。特に交通安全教育を受ける機会のなかった高齢者を中心に、「ホッと・あんしん訪問」による個別指導や薬局等民間企業などの協力を得て、高齢者と日常的に接する機会を利用しワンポイントアドバイス等を行う「神戸市交通安全シルバーネットワーク」の拡充に努め、高齢者に身近な民間事業者や地域ぐるみでの声かけ運動による交通事故防止に取り組む。

また、高齢運転者に対しては、高齢者講習及び更新時講習における高齢者学級の内容の充実に努めるほか、関係機関・団体、自動車教習所等と連携して、個別に安全運転の指導を行う講習会等を開催し、高齢運転者の受講機会の拡大を図るとともに、その自発的な受講の促進に努める。

電動車いすを利用する高齢者に対しては、電動車いすの製造メーカー等で組織される団体等と連携して、購入時の指導・助言を徹底するとともに、安全利用に向けた交通安全教育の促進に努める。

また、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダー（高齢者交通安全指導員）を対象とした安全運転教育を実施する。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、世代間交流による交通安全普及啓発活動等の促進に努める。

（５）障害者に対する交通安全教育の推進

障害者に対しては、交通安全のために必要な技能及び知識の習得のため、地域における福祉活動の場を利用するなどして、障害の程度に応じ、きめ細かい交通安全教育を推進するほか、身近な場所における教育機会の提供、効果的な教材の開発等に努める。

また、自立歩行ができない障害者に対しては、介護者、交通ボランティア等の障害者に付き添う者を対象とした講習会等を開催する。

さらに、障害者に対する交通安全教育に携わる者は、手話通訳者の配置・字幕入りビデオや点字教材の活用等に努めるなど、障害の特性に配慮した教育・学習機会を提供するよう努める。

これらを通じて、「ひょうご障害者福祉プラン」（平成 22 年３月策定）に掲げている「障害のある人、高齢者などの生活弱者が安心して活動できる交通社会を実現するため、やさしさを基本とした交通安全思想の普及啓発」に広く取り組む。

（６）効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路（踏切道を含む。）を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、教材等の充実及び効果的な教育手法の開発・導入に努める。

さらに、地域に密着した交通安全教育の効果を確認し必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

（７）交通安全市民運動の推進

安全・安心なまちづくりを目指し、市民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するため、兵庫県交通安全対策委員会や神戸市交通安全対策推進協議会の構成機関・団体が相互に連携して、市民運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全運動の運動重点としては、交通ボランティアの参加促進を図り、参加・体験・

実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全活動を促進する。

（８）反射材の普及促進

夕暮れ時から夜間における視認性を高め、歩行者及び自転車利用者の事故防止に効果が期待できる反射材の普及を図るため、各種広報媒体を活用して積極的な広報啓発を推進するとともに、反射材の視認効果、使用方法等について理解を深めるため、参加・体験・実践型の交通安全教育の実施及び関係機関・団体と協力した反射材の展示会の開催等を推進する。

反射材等は、全年齢層を対象として普及を図ることとするが、歩行中の交通事故死亡者の中で占める割合が高い高齢者に対しては、特にその普及の促進を図る。また、衣服や靴、鞄等の身の回り品への反射材の組み込みを推奨するとともに、適切な反射性能を有する製品についての情報提供に努める。

（９）効果的な広報の実施

交通の安全に関する広報については、テレビ、ラジオ、新聞、インターネット等の広報媒体を活用して、交通事故等の実態を踏まえた広報、日常生活に密着した内容の広報、交通事故被害者の声を取り入れた広報等、具体的で訴求力の高い内容を重点的かつ集中的に実施するなど、実効の挙がる広報を次の方針により行う。

ア　家庭、学校、職場、地域等と一体となった広範なキャンペーンや、官民が一体となった各種の広報媒体を通じての集中的なキャンペーン等を積極的に行うことにより、高齢者の交通事故防止、シートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶、違法駐車の排除等を図る。

イ　交通安全に果たす家庭の役割は極めて大きいことから、家庭向け広報媒体の積極的な活用、県、市、自治会等を通じた広報等により家庭に浸透するきめ細かな広報の充実に努め、子ども、高齢者等を交通事故から守るとともに、飲酒運転を根絶し、暴走運転、無謀運転等を追放する。

ウ　民間団体の交通安全に関する広報活動を援助するため、県及び市は、兵庫県企画県民部県民文化局地域安全課交通安全室が作成する「交通安全だより」をはじめ交通の安全に関する資料、情報等の提供を積極的に行うとともに、地域のケーブルテレビ局・ＦＭ局も含めた報道機関の理解と協力を求め、市民の気運の高揚を図る。

８　一般道路における効果的な指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

（１）悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等

指導取締り体制を充実し、児童、高齢者、障害者等の保護の観点に立った交通取締りを推進し、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化を図る。

９　交通弱者の交通事故防止等に関する研究の推進

（１）歩行者等の支援

高齢者、障害者等の歩行者等が安心して通行できる安全で快適な道路交通環境の形成を図るため、携帯用端末や光通信、磁気、音声等を利用した情報提供装置等を用い、高齢者、障害者等に経路案内・誘導を行うシステムや、高齢者、障害者等のための信号機の高度化等の研究開発を推進する。

（２）高齢者の交通行動特性研究

高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移に対応して、高齢者が安全にかつ安心して移動・運転できるよう、適切な安全対策を実施するため、道路を利用する高齢者の交通行動特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策の立案に関する研究を推進する。

第２節　自転車対策の推進

自転車乗用中の死者数は、自動車に次いで高く、自転車は、自動車と衝突した場合には被害を受ける反面、歩行者と衝突した場合には加害者となるため、それぞれの対策を講じる。

【第９次計画における重点施策及び新規施策】

○ 歩道整備や自転車走行空間整備の推進
○ 自転車駐車場の整備等の推進
○ 自転車の安全利用の推進（安全教育の推進）
○ 夕暮れ時の早めのライト点灯・反射材の普及促進

１　道路交通環境の整備

歩行者・自転車が関連する死傷事故は生活道路において幹線道路の約２倍発生している状況にある。

高齢者等の交通弱者の歩行者及び自転車で安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、生活道路を中心に安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。

（１）生活道路における交通安全対策の推進

本文１０頁の第２章第１節１（１）の「生活道路における交通安全対策の推進」と同様に取り組む。

２　幹線道路における交通安全対策の推進

（１）適切に機能分担された道路網の整備

幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者、自転車の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備、区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路等の整備を総合的に実施する。

（２）改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

ア　歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車走行空間の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

イ　商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車走行空間、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を推進する。

３　交通安全施設等整備事業の推進

（１）歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

生活道路において人優先の考えの下、「あんしん歩行エリア」における面的な交通事故対策を推進するとともに、自転車利用環境の整備、無電柱化の推進、安全上課題のある踏切の対策等による歩行者・自転車の安全な通行空間の確保を図る。

（２）道路交通環境整備への交通弱者をはじめとする住民参加の促進

本文１２頁の第２章第１節３（２）の「道路交通環境整備への交通弱者をはじめとする住民参加の促進」と同様に取り組む。

４　効果的な交通規制の推進

（１）地域の特性に応じた交通規制

本文１２頁の第２章第１節４（１）の「地域の特性に応じた交通規制」と同様に取り組む。

（２）より合理的な交通規制の推進

本文１３頁の第２章第１節４(３)の「より合理的な交通規制の推進」と同様に取り組む。

５　自転車利用環境の総合的整備

（１）歩道整備や自転車走行空間整備の推進

クリーンかつエネルギー効率の高い持続可能な都市内交通体系の実現に向け、自転車の役割と位置付けを明確にした上で、乗用車から自転車への転換を促進する。このためには、歩行者・自転車・自動車の交通量に応じて、歩行者・自転車・自動車の適切な分離を図り、増加している歩行者と自転車の事故等への対策を講じるなど、安全で快適な自転車利用環境を創出する必要があり、自転車道や自転車専用通行帯、歩道上で歩行者と自転車が通行する部分を指定する普通自転車の歩道通行部分の指定等の自転車走行空間の整備を推進する。さらに、自転車を共同で利用するコミュニティサイクルなどの自転車利用促進策や、交通ルール、交通マナーの啓発活動などのソフト施策を積極的に推進する。

（２）自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、「自転車利用環境総合計画」を策定するとともに、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に、利用のされ方に応じた自転車等の駐車対策を推進する。また、大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設について自転車駐車場等の設置を義務付ける条例の改定などの検討を行う。さらに自転車駐車場等を整備する民間事業者を県、市とともに国が支援することで、更なる自転車等の駐車対策を図る。

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、県及び市、道路管理者、兵庫県警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、条例の制定等による駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理･撤去等の推進を図る。

特に「バリアフリー新法」に基づき、市が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害者等の移動の円滑化に資するため、自転車等の違法駐車に対する指導取締りの強化、広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び自転車駐車場等の整備を重点的に推進する。

（３）大規模自転車道の活用

交通の安全を確保し、併せて余暇活動の増大に対応した歴史や自然に親しめる大規模自転車道の活用を図る。

６　交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地

域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。

交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ生涯にわたる学習を促進して市民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。

このため、「ひょうご交通安全憲章」の普及啓発をより一層図るとともに、交通安全教育指針（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うほか、自転車を利用することが多い児童、中学生及び高校生に対して、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する指導を強化する。

さらに、自転車を利用することが多い児童、中学生及び高校生に対しては、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する指導を強化する。

学校においては、学習指導要領等に基づく関連教科・領域や道徳、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努めるとともに、交通安全教育の専任者として、神戸市交通安全指導員が行う出張教室を積極的に活用する。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、歩行者や自転車利用者による交通ルールや交通マナーの違反が交通事故の原因にもなることから、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、教材の充実を図り、インターネットを活用した実施主体間の相互利用を促進するなどして、市民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

7　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

（1）児童に対する交通安全教育の推進

本文１５頁の第２章第１節７（２）の「児童に対する交通安全教育の推進」と同様に取り組む。

（2）中学生に対する交通安全教育の推進

本文１５頁の第２章第１節７（３）の「中学生に対する交通安全教育の推進」と同様に取り組む。

（3）高校生に対する交通安全教育の推進

高校生に対する交通安全教育は、日常生活における交通安全に必要な事柄、特に、二輪車の運転者及び自転車の利用者として安全に道路(踏切道を含む。)を通行するために、必要な技能と知識を習得させるとともに、交通社会の一員として交通ルールを遵守し、

自他の生命を尊重するなど責任を特って行動することができるような健全な社会人を育成することを目標とする。

高等学校においては、家庭及び関係機関・団体等と連携・協力を図りながら、保健体育、総合的な学習の時間、特別活動など学校の教育活動全体を通じて、自転車の安全な利用、二輪車・自動車の特性、危険の予測と回避、運転者の責任、応急手当等について更に理解を深める。また、生徒の多くが、近い将来、普通免許等を取得することが予想されることから、将来の運転者として備えておくべき安全意識を醸成するため、免許取得前の教育としての性格を重視した交通安全教育を行う。特に、二輪車・自動車の安全に関する指導については、生徒の実態や地域の実情に応じて、安全運転を推進する機関・団体やＰＴＡ等と連携しながら、安全運転に関する意識の高揚と実践力の向上を図るとともに、実技指導等を含む実践的な交通安全教育の充実を図る。

これらの指導を効果的に実施するため、次の施策を行う。

ア　神戸市生徒指導連絡協議会交通専門部会を中心に交通安全教育に関する調査研究を進める。

イ　交通安全指導の手引きや自転車に関する交通安全の指導資料を作成配布し、その趣旨を徹底するとともに、教員等を対象とした心肺蘇生法等の講習会を実施する。

ウ　家庭及び関係機関・諸団体等との連携・協力を図るよう支援を行う。

エ　小中学校等との交流を図るなどして高校生の果たしうる役割を考えさせるとともに、交通安全活動への積極的な参加を促す。

（４）成人に対する交通安全教育の推進

大学生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通ルールと正しい交通マナーの交通安全教育の充実に努める。

（５）高齢者に対する交通安全教育の推進

高齢者に対する交通安全教育は、加齢に伴う身体機能の変化が、歩行者又は運転者としての交通行動に及ぼす影響を理解させるとともに、道路(踏切道を含む。)及び交通の状況に応じて安全に道路を通行するために必要な実践的技能及び交通ルールと正しい交通マナーの知識を習得させることを目標とする。

高齢者に対する交通安全教育を推進するため、高齢者に対する交通安全指導担当者の養成、教材・教具等の開発等、指導体制の充実に努めるとともに、シルバーリーダー（高齢者交通安全指導員）等を対象とした参加・体験・実践型の交通安全教育を積極的に推進する。

また、老人クラブ活動の一環として、交通安全についての指導者育成や交通安全に関する研修の実施を促すとともに、関係団体、交通ボランティア、医療機関・福祉施設関

係者等と連携して、高齢者の交通安全教室等を開催する。

さらに、高齢者に対する社会教育活動・福祉活動、各種の催し等の多様な機会を活用し、神戸市交通安全指導員を派遣するなど、交通安全教育を実施する。

また、地域における高齢者の安全運転の普及を促進するため、シルバーリーダー（高齢者交通安全指導員）を対象とした安全運転教育を実施する。

さらに、地域及び家庭において適切な助言等が行われるよう、世代間交流による交通安全普及啓発活動等の促進に努める。

８　効果的な交通安全教育の推進

本文１７頁の第２章第１節７（６）の「効果的な交通安全教育の推進」と同様に取り組む。

９　交通安全に関する普及啓発活動の推進

（１）交通安全市民運動の推進

本文１７頁の第２章第１節７（７）の「交通安全市民運動の推進」と同様に取り組む。

（２）自転車の安全利用の推進

自転車が道路を通行する場合は、車両としての交通ルールを遵守するとともに交通マナーを実践しなければならないことを理解させる。

自転車乗用中の交通事故や自転車による迷惑行為を防止するため、「自転車安全利用五則」（平成 19 年 7 月 10 日　中央交通安全対策会議　交通対策本部決定）を活用、「自転車運転免許証等制度※」や自転車安全教室の推進などにより、歩行者や他の車両に配慮した通行等自転車の正しい乗り方に関する普及啓発の強化を図る。特に、自転車の歩道通行時における交通ルールについての周知・徹底を図る。

自転車は、歩行者と衝突した場合には加害者となる側面も有しており、交通に参加する者としての十分な自覚・責任が求められることから、そうした加害者とならないための意識啓発を図る。

夕暮れ時から夜間にかけて自転車の重大事故が多発する傾向にあることを踏まえ、「夕暮れ時の早めのライト点灯運動」とともに自転車の灯火の点灯を徹底し、自転車の側面等への反射材の取付けを促進する。

自転車に同乗する幼児の安全を確保するため、保護者に対して、幼児の同乗が運転操作に与える影響等を体感できる参加・体験・実践型の交通安全教育を実施するほか、幼児を同乗させる場合において、安全性に優れた幼児二人同乗用自転車の普及を促進する。

幼児・児童の自転車用ヘルメットについて、あらゆる機会を通じて保護者等に対し、頭部保護の重要性とヘルメット着用による被害軽減効果についての理解促進に努め、着用の徹底を図る。

（３）反射材の普及促進

本文１８頁の第２章第１節７（８）の「反射材の普及促進」と同様に取り組む。

（４）効果的な広報の実施

本文１８頁の第２章第１節７（９）の「効果的な広報の実施」と同様に取り組む。

（５）その他の普及啓発活動の推進

ア　夕暮れ時から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

　また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促す。

イ　市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、インターネット等を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努める。

１０　一般道路における効果的な指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等における重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

（１）悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等

本文１９頁の第２章第１節８（１）の「悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等」と同様に取り組む。

（２）自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

第３節 道路交通環境の整備

道路交通環境の整備については、これまでも兵庫県公安委員会や国土交通省近畿地方整備局等の関係機関が連携し、幹線道路と生活道路の両面で対策を推進してきたところであり、幹線道路において一定の事故抑止効果が確認されている。

しかし、全死傷事故件数の約半数、全死者数の約６割を幹線道路における事故が占めており、歩行者・自転車が関連する死傷事故は生活道路において幹線道路の約２倍発生している状況にある。

このような状況から、引き続き幹線道路における安全対策を推進する一方で、その事故が占める割合が増加する傾向のある生活道路における安全対策をより一層推進することが必要であり、今後の道路交通環境の整備を考えるに当たっては、以下の２つの基本戦略に基づき、引き続き効果的・効率的な取組を進めていくこととする。

○　施策パフォーマンスの追求

現下の厳しい財政状況の中で効果的な対策を推進するためには、限られた予算の中で交通事故対策への投資効率を最大限高めることが必要である。このため、科学的なデータや、地域の顕在化したニーズ等に基づき、事故要因や有効な対策について十分な分析を行った上で、地域の実情を踏まえつつ、生活道路と幹線道路での交通事故対策を両輪とした効果的・効率的な対策に取り組む。

○　地域や住民の主体性の重視

道路交通環境の整備を効果的・効率的に進めていくためには、地域や地元住民が自ら安全で安心な交通社会を構築していこうとする前向きな意識を持つことが重要であることから、計画の策定や事業の実施に積極的に協働・参画していく仕組みをつくるなど、道路交通環境整備における地域や住民の主体性を重視する取組を推進する。

また、少子高齢化が一層進展する中で、子どもを事故から守り、高齢者や障害者が安全にかつ安心して外出できる交通社会の形成を図る観点から、安全・安心な歩行空間が確保された人優先の道路交通環境整備の強化を図っていくものとする。

そのほか、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント※（ＴＤＭ）施策を総合的に推進するとともに、最先端の情報通信技術（ＩＴ）等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム※（ＩＴＳ）の開発・普及等を推進する。

【第９次計画における重点施策及び新規施策】

○　公共交通機関利用の促進
○　生活道路等における速度規制、歩道整備、バリアフリー化等の整備
○　事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)の推進
○　「あんしん歩行エリア」の形成等による交通安全対策の推進
○　通学路等の歩道整備等の推進
○　交通安全対策の推進
○　情報通信技術（ＩＴ）化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現
○　歩道整備や自転車走行空間整備の推進
○　災害に備えた道路交通環境の整備
○　総合的な駐車対策の推進
○　道路交通情報の充実

1　生活道路等における人優先の安全・安心な歩行空間の整備

これまで一定の成果を上げてきた交通安全対策は、主として「車中心」の対策であり、歩行者の視点からの道路整備や交通安全対策は依然として十分とはいえず、また、生活道路への通過交通の流入等の問題も依然として深刻である。生活道路における事故の占める割合が増加傾向にあるほか、歩行者の死者数は全死者数の約３割を占めている。

このため、地域の協力を得ながら、通学路、生活道路、市街地の幹線道路等において歩道を積極的に整備するなど、「人」の視点に立った交通安全対策を推進していく必要があり、特に交通の安全を確保する必要がある道路において、歩道等の交通安全施設等の整備、効果的な交通規制の推進等きめ細かな事故防止対策を実施することにより車両の速度の抑制や、自動車、自転車、歩行者等の異種交通が分離された安全な道路交通環境を形成することとする。

（１）生活道路における交通安全対策の推進

「あんしん歩行エリア」を中心とする歩行者・自転車に係る死傷事故発生割合が大きい生活道路において、都道府県公安委員会及び道路管理者が連携し、歩道整備、車両速度の抑制、通過交通の抑制等の面的かつ総合的な事故抑止対策を地域住民の主体的参加の下で実施する。このため、計画策定の段階から、地域住民が参画し、ワークショップなどを通じて地域住民自らの課題として認識するとともに、関係者間での合意形成の下、様々な対策メニューの中から地域の実情を踏まえた適切な対策を選択して、その実施に取り組む。

兵庫県公安委員会においては、交通規制、交通管制及び交通指導取締りの融合に配意した施策を推進する。具体的には、生活道路における歩行者・自転車利用者の安全を確保するため、速度の規制が必要な道路において最高速度を原則として時速３０キロメートルとするほか、道路標識・道路標示の高輝度化や信号灯器のＬＥＤ化、路側帯の設置・拡幅、ゾーン規制の活用等の安全対第や外周幹線道路を中心に信号機の高度化、光ビーコン、※交通情報板等によるリアルタイムの交通情報提供等の交通流円滑化対策を実施するとともに、「バリアフリー新法」の生活関連経路を構成する道路を中心に音響信号機、高齢者等感応信号機、歩行者感応信号機等のバリアフリー対応型信号機の整備、歩行者と自動車の流れを分離して歩行者と自動車を錯綜させない動線とすることにより歩行者と自動車の事故を防止する歩車分離式信号の導入を推進する。

道路管理者においては、歩道の整備等により、安心して移動できる歩行空間ネットワークを整備する経路対策、狭さく、クランク等車両速度を抑制する道路構造等により、歩行者や自転車の通行を優先するゾーンを形成するゾーン対策、外周幹線道路の交通を円滑化するための交差点改良やエリア進入部及び中間部における狭さくの設置等によるエリア内への通過車両の抑制対策を実施する。

また、通過車両の進入を抑え、歩行者等の安全確保と生活環境の改善を図るため、歩

車共存道路、コミュニティ道路等の整備を推進するとともに、道路標識の高輝度化等を行い、見やすく分かりやすい道路標識・道路標示とするなど視認性の向上を図る。

（２）通学路等の歩道整備等の推進

本文１０頁の第２章第１節１（２）の「通学路等の歩道整備等の推進」と同様に取り組む。

（３）高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備

本文１１頁の第２章第１節１（３）の「高齢者、障害者等の安全に資する歩行空間等の整備」と同様に取り組む。

（４）無電柱化の推進

本文１１頁の第２章第１節１（４）の「無電柱化の推進」と同様に取り組む。

２　幹線道路における交通安全対策の推進

幹線道路における交通安全に資する道路整備事業については、交通事故対策への投資効率を最大限高めるため、選択と集中、市民参加・市民との協働により重点的・集中的に交通事故の撲滅を図る「事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)」に新たに取組む。

また、基本的な交通の安全を確保するため、高規格幹線道路※から居住地域内道路に至るネットワークによって適切に機能が分担されるよう道路の体系的整備を推進するとともに、他の交通機関との連携強化を図る道路整備を推進する。

また、一般道路に比べて安全性が高い高規格幹線道路の利用促進を図る。

（１）事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)の推進

交通安全に資する道路整備事業の実施に当たって、効果を科学的に検証しつつ、マネジメントサイクルを適用することにより、効率的・効果的な実施に努め、 少ない予算で最大の効果を獲得できるよう、次の手順により「事故ゼロプラン(事故危険区間重点解消作戦)」を推進する。

ア　県内の国道・県道における死傷事故は特定の区間に集中していることを踏まえ、死傷事故率の高い区間や地域の交通安全の実情を反映した区間等、事故の危険性が高い特定の区間を第三者の意見を参考にしながら選定する。

イ　地域住民に対し、事故危険区間であることの注意喚起を行うとともに、事故データより、卓越した事故類型や支配的な事故要因等を明らかにした上で、今後蓄積していく対策効果データを活用しつつ、事故要因に即した効果の高い対策を立案・実施する。

ウ　対策完了後は、対策の効果を分析・評価し、必要に応じて追加対策を行うなど、

評価結果を次の新たな対策の検討に活用する。

（２）事故危険箇所対策の推進

特に事故の発生割合の大きい幹線道路の区間等を事故危険箇所として指定し、兵庫県公安委員会と道路管理者が連携して集中的な事故抑止対策を実施する。

事故危険箇所においては、信号機の新設・高度化、歩車分離式信号の運用、道路標識の高輝度化等、歩道等の整備、交差点改良、視距の改良、付加車線等の整備、中央帯の設置、バス路線等における停車帯の設置及び防護さく、区画線等の整備、道路照明・視線誘導標等の設置等の対策を推進する。

（３）幹線道路における交通規制

一般道路については、交通の安全と円滑化を図るため、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通の状況等を勘案しつつ、速度規制及び追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制等について見直しを行い、その適正化を図る。

また、新規供用の高速自動車国道等については、道路構造、交通安全施設の整備状況等を勘案し、安全で円滑な交通を確保するため、適正な交通規制を実施するとともに、既供用の高速自動車国道等については、交通流の変動、道路構造の改良状況、交通安全施設の整備状況、交通事故の発生状況等を総合的に勘案して、交通実態に即した交通規制となるよう見直しを推進する。特に、交通事故多発区間においては、大型貨物自動車等の通行区分規制、追越しのための右側部分はみ出し通行禁止規制、速度規制等の必要な安全対策を推進する。交通事故発生時、異常気象等の交通障害発生時においては、その状況に即し、臨時交通規制を迅速かつ的確に実施し、二次事故の防止を図る。

（４）重大事故の再発防止

社会的に大きな影響を与える重大事故が発生した際には、速やかに当該箇所の道路交通環境等事故発生の要因について調査するとともに、事故要因に即した所要の対策を早急に講ずることにより、当該事故と同様な事故の再発防止を図る。

（５）適切に機能分担された道路網の整備

ア　高規格幹線道路から居住地域内道路に至るネットワークを体系的に整備するとともに、歩道や自転車道等の整備を積極的に推進し、歩行者、自転車、自動車等の異種交通の分離を図る。

イ　一般道路に比較して死傷事故率が低く安全性の高い高規格幹線道路等の整備を行い、より多くの交通量を分担させることによって道路ネットワーク全体の安全性を向上させる。

ウ　通過交通の排除と交通の効果的な分散により、都市部における道路の著しい混雑、

交通事故の多発等の防止を図るため、バイパス及び環状道路等の整備を推進する。

エ　幹線道路で囲まれた居住地域内や歩行者等の通行の多い商業地域内等においては、通過交通をできる限り幹線道路に転換させるなど道路機能の分化により、生活環境を向上させるため、補助的な幹線道路、区画道路、歩行者専用道路等の系統的な整備、区画道路におけるコミュニティ道路や歩車共存道路等の整備を総合的に実施する。

オ　市民のニーズに応じた効率的な輸送体系を確立し、道路混雑の解消等円滑な交通流が確保された良好な交通環境を形成するため、道路交通、鉄道、海運、航空等の総合交通体系の充実に向けた施策を推進し、鉄道駅等の交通結節点、空港、港湾の交通拠点へのアクセス道路の整備等を実施する。

（６）改築等による交通事故対策の推進

交通事故の多発等を防止し、安全かつ円滑・快適な交通を確保するため、次の方針により道路の改築等による交通事故対策を推進する。

ア　歩行者及び自転車利用者の安全と生活環境の改善を図るため、歩道等を設置するための既存道路の拡幅、バイパスの整備と併せた道路空間の再配分、自転車の通行を歩行者や車両と分離するための自転車走行空間の整備等の道路交通の安全に寄与する道路の改築事業を推進する。

イ　交差点及びその付近において、交通事故防止を図るため、交差点のコンパクト化、立体交差化等を推進するとともに、兵庫地区渋滞対策協議会として抽出した渋滞箇所については、その緩和に向けて引き続きネットワーク整備や右折車線設置等を推進する。

ウ　道路の機能と沿道の土地利用を含めた道路の利用実態との調和を図ることが交通の安全の確保に資することから、交通流の実態を踏まえつつ、沿道からのアクセスを考慮した副道等の整備、植樹帯の設置、路上駐停車対策等の推進を図る。

エ　商業系地区等における歩行者及び自転車利用者の安全で快適な通行空間を確保するため、これらの者の交通量や通行の状況に即して、幅の広い歩道、自転車道や自転車専用通行帯、歩道上で歩行者と自転車が通行する部分を指定する普通自転車の歩道通行部分の指定等の自転車走行空間、コミュニティ道路、歩車共存道路等の整備を推進する。

オ　交通混雑が著しい都心部、鉄道駅周辺等において、人と車の交通を体系的に分離するとともに、歩行者空間の拡大を図るため、地区周辺の幹線道路、ペデストリアンデッキ、交通広場等の総合的な整備を図る。

カ　歴史的街並みや史跡等卓越した歴史的環境の残る地区において、地区内の交通と観光交通、通過交通を適切に分離するため、歴史的地区への誘導路、地区内の生活道路、歴史的みちすじ等の整備を体系的に推進する。

（7）交通安全施設等の高度化

ア　道路の構造及び交通の実態を勘案して、交通事故が発生する危険性が高い場所等に信号機を設置する。既存の信号機については、交通状況の変化に合理的に対応できるように、集中制御※化、プロファイル※化、系統化、速度感応化、多現示※化、右折感応※化等の高度化を推進する。特に、幹線道路で夜間等横断交通が極めて少なくなる場所については、信号機の閑散時半感応※化、閑散時押ボタン化を推進する。また、必要のある場所には、バス感応化等を行う。

イ　道路の構造、交通の状況等に応じた交通の安全を確保するために、道路標識の高輝度化等、高機能舗装、高視認性区画線の整備等を推進するほか、交通事故発生地点を容易に把握し、速やかな事故処理及び的確な事故調査が行えるようにするとともに、自動車の位置や目的地までの距離を容易に確認できるようにするためのキロポスト（地点標）の整備を推進する。また、見通しの悪いカーブで、対向車が接近してくることを知らせる対向車接近システムの整備を行う。

3　交通安全施設等整備事業の推進

特に交通の安全を確保する必要がある道路について、平成 20 年度から 24 年度までを計画期間とする「社会資本整備重点計画」（平成 21 年 3 月 31 日閣議決定）に基づき、兵庫県公安委員会及び道路管理者が連携し、事故実態の調査・分析を行いつつ、次の方針により計画的かつ重点的、効果的かつ効率的に交通安全施設等整備事業を推進することにより、道路交通環境を改善し、交通事故の防止と交通の円滑化を図る。

また、平成 25 年度以降も、交通事故発生状況等を勘案し、総合的かつ計画的な歩道整備を始めとした交通安全施設等整備事業の推進を図る。

（1）歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進

本文１２頁の第２章第１節３（１）の「歩行者・自転車対策及び生活道路対策の推進」と同様に取り組む。

（2）幹線道路対策の推進

幹線道路では交通事故が特定の区間に集中して発生していることから、事故危険箇所など、事故の発生割合の大きい区間において重点的な交通事故対策を実施する。この際、事故データの客観的な分析による事故原因の検証に基づき、信号機の高度化、交差点改良等の対策を実直する。

（3）交通円滑化対策の推進

交通安全に資するため、信号機の高度化、交差点の立体化、開かずの踏切の解消等を推進するほか、駐車対策を実施することにより、交通容量の拡大を図り、交通の円滑化

を推進するとともに、併せて、自動車からの二酸化炭素排出の抑止を推進する。

（４）情報通信技術（ＩＴ）化の推進による安全で快適な道路交通環境の実現

ア　交通に関する情報の収集、分析及び伝達並びに信号機、道路標識及び道路標示の操作その他道路における交通の規制を広域的かつ総合的に行うため、交通管制エリアの拡大等交通管制システムの充実・高度化を図る。

イ　幹線道路において、交通の変動実態を的確に把握し、予想される変動に対応した信号制御を行うため、集中制御化、プロファイル化、系統化、閑散時押ボタン化・半感応化、多現示化、右折感応化等の信号機の高度化を図る。

また、交通流の変動にきめ細かに対応した信号制御等を可能とする交通管制システムの高度化を図る。

ウ　最先端の情報通信技術（ＩＴ）等を用いて、光ビーコンの整備拡充に交通管制センターの高度化等により新交通管理システム※（ＵＴＭＳ）を推進するとともに、情報収集・提供環境の拡充等により、道路交通情報提供の充実等を推進し、安全で快適な道路環境の実現を図る。

（５）道路交通環境整備への住民参加の促進

本文１２頁の第２章第１節３（２）の「道路交通環境整備への交通弱者をはじめとする住民参加の促進」と同様に取り組む。

（６）連絡会議等の活用

兵庫県警察と道路管理者が設置している「兵庫県道路交通環境安全推進連絡会議」やその下に設置されている「アドバイザー会議」を活用し、学識経験者のアドバイスを受けつつ施策の企画、評価、進行管理等に関して協議を行い、的確かつ着実に安全な道路交通環境の実現を図る。

４　効果的な交通規制の推進

道路における危険を防止し、その他交通の安全と円滑を図り、道路網全体の中でそれぞれの道路の社会的機能、道路の構造、交通安全施設の整備状況、交通流・量の状況等地域の実態等に応じ、既存の交通規制を見直すなど、規制内容をより合理的なものにするよう努める。また、都道府県公安委員会が行う交通規制の情報についてデータベース化を推進し、効果的な交通規制を行う。

（１）地域の特性に応じた交通規制

本文１２頁の第２章第１節４（１）の「地域の特性に応じた交通規制」と同様に取り組む。

（２）安全で機能的な都市交通確保のための交通規制

本文１３頁の第２章第１節４（２）の「安全で機能的な都市交通確保のための交通規制」と同様に取り組む。

（３）より合理的な交通規制の推進

より合理的な交通規制を図るため、都道府県警察において交通規制の種類に応じ、当該交通規制を実施している道路における交通実態を調査・分析し、その結果、交通規制実施後の道路交通環境の変化等により現場の交通実態に適合しなくなったと認められる場合には、交通規制の内容の変更又は交通規制の解除、道路利用者に対する交通規制の理由の説明、道路管理者に対する道路の整備又は改良の働き掛け、地方公共団体、民間事業者等に対する路外施設の整備等の働き掛け等の道路交通環境の整備を図る。

具体的には、平成 21 年及び 22 年に全面改正された新たな最高速度規制基準に基づき、最高速度規制が交通実態に合った合理的なものとなっているかどうかの点検及び見直しを推進する。

また、駐車規制については、必要やむを得ない貨物自動車等の荷捌き、客待ちタクシー、二輪車、商店街（買物客）、駅前等の対策を重点に、駐車規制の点検及び見直しを推進する。

さらに、信号制御についでは、歩行者、自転車の視点で、信号をより守りやすくするために、「歩行者の待ち時間の長い押しボタン信号の改善」、「幅員の狭い従道路を横断する歩行者の待ち時間の短縮」等についての点検及び見直しを推進する。

５　自転車利用環境の総合的整備

（１）歩道整備や自転車走行空間整備の推進

本文２１頁の第２章第２節５（１）の「歩道整備や自転車走行空間整備の推進」と同様に取り組む。

（２）自転車等の駐車対策の推進

自転車等の駐車対策については、「自転車利用環境総合計画」を策定し促進するとともに、自転車等の駐車需要の多い地域及び今後駐車需要が著しく多くなることが予想される地域を中心に利用のされ方に応じた自転車等駐車対策を推進する。また、大量の自転車等の駐車需要を生じさせる施設について自転車駐車場等の設置を義務付ける条例の改定などの検討を行う。さらに自転車駐車場等を整備する民間事業者を県、市とともに国が支援することで、更なる自転車等の駐車対策を図る。

鉄道の駅周辺等における放置自転車等の問題の解決を図るため、県及び市、道路管理者、兵庫県警察、鉄道事業者等が適切な協力関係を保持し、地域の状況に応じ、条例の制定等による駅前広場及び道路に放置されている自転車等の整理･撤去等の推進を図る。

特に「バリアフリー新法」に基づき、市が定める重点整備地区内における生活関連経路を構成する道路においては、高齢者、障害者等の移動の円滑化に資するため、自転車等の違法駐車に対する指導取締りの強化、広報啓発活動等の違法駐車を防止する取組及び必要に応じた自転車駐車場等の整備及び既設自転車駐車場等の利用促進を図る。

（３）大規模自転車道の活用

本文２１頁の第２章第２節５（３）の「大規模自転車道の活用」と同様に取り組む。

６　高度道路交通システム※（ＩＴＳ）の活用

最先端の情報通信技術（ＩＴ）等を用いて、人と道路と車とを一体のシステムとして構築し、安全性、輸送効率及び快適性の向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通じて環境保全に寄与することを目的とした高度道路交通システム（ＩＴＳ）を引き続き推進する。

（１）道路交通情報通信システム※（ＶＩＣＳ）の整備

安全で円滑な道路交通を確保するため、リアルタイムな渋滞情報、所要時間、規制情報等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム（ＶＩＣＳ）の整備・拡充を推進するとともに、高精度な情報提供の充実及び対応車載機の普及を図る。

また、詳細な道路交通情報の収集・提供のため、光ビーコン、高度道路交通システム（ＩＴＳ）スポット等のインフラの整備の推進を図る。

（２）新交通管理システム※（ＵＴＭＳ）の推進

高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体として、交通流・量を積極的かつ総合的に管理することにより、高度な交通情報提供、車両の運行管理、公共車両の優先通行、交通公害の減少、安全運転の支援、歩行者の安全確保等を図り、交通の安全及び快適性を確保しようとする新交通管理システム（ＵＴＭＳ）の構想に基づき、システムの充実、キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図る。

（３）交通事故防止のための運転支援システムの推進

高度道路交通システム（ＩＴＳ）の高度化により交通の安全を高めるため、自動車単体では対応できない事故への対策として、路車間通信、車車間通信、歩車間通信等の通信技術を活用した安全運転支援システム※（ＤＳＳＳ）の実現に向けて、産・官・学が連携し推進を図る。また、交通管制システムのインフラ等を利用して、運転者に対し、周辺の交通状況等の情報を提供することにより、危険要因に対する注意を促す安全運転支援システム（ＤＳＳＳ）の導入・整備を推進する。

（４）スマートウェイ※の推進

ＥＴＣの通信技術をベースとした高度道路交通システム（ＩＴＳ）スポットの活用によるスマートウェイの推進を官民一体となって展開していく。高度道路交通システム（ＩＴＳ）スポットの活用により、ＥＴＣに加え、広範囲の渋滞データで適切にルート選択を可能とするダイナミックルートガイダンス、ドライブ中のヒヤリをなくす事前の注意喚起を実現する安全運転支援等のサービスを実現する。

（５）道路運送事業に係る高度情報化の推進

環境に配慮した安全で円滑な自動車の運行を実現するため、道路運送事業において高度道路交通システム（ＩＴＳ）技術を活用し、公共交通機関の利用促進や物流の効率化を進める。具体的には、公共車両優先システム（ＰＴＰＳ）及び車両運行管理システム※（ＭＯＣＳ）の整備を推進する。

７　交通需要マネジメント※の推進

依然として厳しい道路交通渋滞を緩和し、道路交通の円滑化を図ることによる交通安全の推進に資するため、バイパス・環状道路の整備や交差点の改良等の交通容量の拡大策、交通管制の高度化等に加えて、パークアンドライドの推進、情報提供の充実、相乗りの促進、時差通勤・通学、フレックスタイム制の導入等により、道路利用の仕方に工夫を求め、輸送効率の向上や交通量の時間的・空間的平準化を図る交通需要マネジメント（ＴＤＭ）の広報・啓発活動を行い、その定着化を図りながら推進する。

（１）公共交通機関利用の促進

道路交通混雑が著しい一部の道路について、バス専用・優先レーンの設定、バス感応式信号機、公共車両優先システム（ＰＴＰＳ）の整備、パークアンドバスライドのほか、「ひょうごユニバーサル社会づくり総合指針※」（平成 17 年４月策定）を踏まえ、路線バスのノンステップ車両やコミュニティバスの導入等、ユニバーサル社会づくりに向けた人にやさしいバスの利用促進を図る施策を関係機関及びバス事業者が連携して推進する。

また、公共交通機関の整備を支援するなど、公共交通機関の確保・維持・改善を図るための施策を推進することにより、利用を促進し、公共交通機関への転換による円滑な道路交通の実現を図る。

さらに、鉄道・バス事業者による運行頻度・運行時間の見直し、乗り継ぎ改善等によるシームレスな公共交通の実現を図ることなどにより、利用者の利便性の向上を図るとともに、鉄道駅・バス停までのアクセス確保のために、パークアンドライド駐車場、自転車道駐車場、駅前広場等の整備を促進し、交通結節機能を強化する。

（２）自動車利用の効率化

乗用車の平均乗車人数の増加及び貨物自動車の積載率の向上により効率的な自動車利用を推進するため、自動車相乗りの促進、共同配送システムの構築、車両運行管理システム（ＭＯＣＳ）の導入等による物流の効率化等の促進を図る。

８　災害に備えた道路交通環境の整備

（１）災害に備えた道路の整備

地震、豪雨、豪雪、津波等の災害が発生した場合においても安全で安心な生活を支える道路交通の確保を図る。

地震発生時の応急活動を迅速かつ安全に実施できる信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、緊急輸送道路上にある橋梁の耐震対策を推進する。

また、豪雨・豪雪時等においても、安全・安心で信頼性の高い道路ネットワークを確保するため、道路斜面等の防災対策や災害の恐れのある区間を回避・代替する道路の整備を推進する。

津波に対しては、人的被害を最小化するため、道路利用者への早期情報提供、迅速な避難を行うための避難路を整備するとともに津波被害発生時においても緊急輸送道路を確保するため、津波浸水域を回避する高規格幹線道路等の整備を推進する。

また、地震・津波等の災害発生時に、避難場所等となる「道の駅」について防災拠点としての活用を推進する。

（２）災害に強い交通安全施設等の整備

地震、豪雨、豪雪等による災害が発生した場合においても安全な道路交通を確保するため、交通管制センター、交通監視カメラ、各種車両感知器、交通情報板等の交通安全施設の整備及び通行止め等の交通規制を迅速かつ効果的に実施するための道路災害の監視システムの開発・導入、交通規制資機材の整備を推進するとともに、災害発生時の停電に起因する信号機の機能停止による混乱を防止するため、予備電源として自動起動型信号機電源付加装置の整備を推進する。

また、オンライン接続された各都道府県警察の交通管制センターから詳細な交通情報をリアルタイムで警察庁に収集し、それを災害時の広域的な交通管理に活用できるよう、警察庁において広域交通管制システムの運用を的確に行う。

（３）災害発生時における交通規制

災害発生時は、必要に応じて緊急交通路を確保し、それに伴う混乱を最小限に抑えるため、被災地への車両の流入抑制等の交通規制を迅速かつ的確に実施する。

また、「災害対策基本法」（昭和 36 年法律第 223 号）による通行禁止等の交通規制を的確かつ迅速に行うため、信号制御により被災地への車両の流入を抑制するとともに、災

害の状況や交通規制等に関する情報を交通情報板等により提供する。

（４）災害発生時における情報提供の充実

災害発生時において、道路の被災状況や道路交通状況を迅速かつ的確に収集・分析し、復旧や緊急交通路、緊急輸送道路等の確保及び道路利用者等への道路交通情報の提供等に資するため、地震計、交通監視カメラ、車両感知器、道路情報提供装置、道路管理情報システム等の整備を推進するとともに、インターネット等情報通信技術（ＩＴ）を活用した道路・交通に関する災害情報等の提供を推進する。

９　総合的な駐車対策の推進

道路交通の安全と円滑を図り、都市機能の維持及び増進に寄与するため、交通の状況や地域の特性に応じた総合的な駐車対策を推進する。

（１）秩序ある駐車の推進

道路環境、交通実態、駐車需要等の変化に伴い、より良好な駐車秩序を確立するため、時間、曜日、季節等による交通流・量の変化等の時間的視点と、道路の区間ごとの交通環境や道路構造の特性等の場所的視点の両面から現行規制の見直しを行い、駐車の効用にも十分配意して、個々の時間及び場所に応じたきめ細かな駐車規制を推進する。

（２）違法駐車対策の推進

ア　悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を指向して、地域の実態に応じた取締り活動ガイドラインによるメリハリを付けた取締りを推進する。

また、道路交通環境等当該現場の状況を勘案した上で必要があると認められる場合は、取締り活動ガイドラインの見直し等適切に対応する。

イ　運転者の責任を追及できない放置車両について、当該車両の使用者に対する放置違反金納付命令及び繰り返し放置違反金納付命令を受けた使用者に対する使用制限命令の積極的な活用を図り、使用者責任を強力に追及する。他方、交通事故の原因となった違反や常習的な違反等悪質な駐車違反については、運転者の責任追及を徹底する。

（３）駐車場等の整備

ア　駐車場の計画的な整備

駐車場の整備を重点的に行うべき地区は、都市計画法に基づき「駐車場整備地区」として定めている。この地区及び商業地域、近隣商業地域における一定規模以上の建築物に対しては条例により、必要な駐車場の附置を義務づけている。

あわせて、高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確

保を図る、「バリアフリー新法」に基づいて、誰もが利用しやすい駐車場の整備に努める。

また、「総合設計制度」（駐車場の整備に係る特例）により民間による駐車場の整備を支援する。

他方、共同住宅や住宅団地周辺路上の駐車対策として、一定規模以上の共同住宅を建築する場合に、「神戸市民の住環境等をまもりそだてる条例」に基づき、駐車施設の確保の基準を定め、駐車場等の確保を求めるほか、既存市営住宅についても住民の安全と住環境に配慮しつつ、住宅自治会等の合意と協力を得て、敷地内に駐車場を整備する。

イ　自動車環境条例の運用

駐車施設を利用する自動車からの排出ガス、騒音及び振動を防止するため、「神戸市民の健康の保持及び良好な生活環境の確保のための自動車の運行等に関する条例」（平成 14 年 4 月条例第 8 号）により自動車の駐車位置、駐車場の出入口の位置、遮音のための構造物の設置などについて駐車施設設置基準を定めており、駐車施設を設置する者への周知と基準遵守を図る。

（4）違法駐車締め出し気運の醸成・高揚

違法駐車等の追放等に関し、市民への広報・啓発活動を行うとともに、「神戸市違法駐車等の防止に関する条例」に基づき、都心部対策として、「違法駐車等防止重点地域」を指定し、県警と連携しながら指導啓発活動を実施していく。

また、住宅地対策として、「違法駐車等追放推進地域」を指定し、地域住民の自主的な巡回パトロール活動を所轄警察、区役所などが支援しながら違法駐車締め出し気運の醸成・高揚を図っていく。

さらに、自動車公害対策の観点から自動車使用抑制運動を推進するほか、駐車場の整備等ハード面との連携を図りながら、効果的な対策を推進していく。

ア　違法駐車等防止条例の運用

（ア）違法駐車等防止重点地域の指定及び指導啓発

違法駐車等が著しく多いため一般交通その他市民の生活環境に重大な支障を生じさせ、緊急に指導及び啓発活動等の措置を講ずる必要があると認められる地域を重点地域として指定し、警察と連携しながら、違法駐車等に対する巡回指導及び啓発活動を行う。

（違法駐車等防止重点地域：三宮、湊川、新長田、六甲道の計４地域）

また、交通環境の変化に対応した効果的な運用を図るため、違法駐車等の実態把握に努め、指定地域の適切な見直しなどを図る。

（イ）違法駐車等追放推進地域の指定及び補助活動

違法駐車等により一般交通その他市民の生活環境に支障を生じさせ、地域住民

が自主的に違法駐車等の追放運動に取り組もうとしている地域または取り組んでいる地域を推進地域に指定し、資材の提供その他必要な助成を行い、地域の活動を支援し、運動の活性化を図る。さらに、防犯や防災などの地域活動と連携をとりながら、効果的で継続的な取組を進めていく。

イ　正しい駐車のための市民意識啓発の推進

違法駐車問題は、市民（ドライバー）一人一人の交通モラル・マナーに起因するものであり、引き続き、全市一斉の違法駐車等追放強化運動や各季の交通安全運動等の機会をとらえて、市、警察等の関係機関・団体及び地域住民が緊密な連携を図り、住民パトロールや街頭広報などを実施することにより市民の駐車モラルの向上を訴える。また、ホームページ等を活用し、違法駐車防止のためのアイデアを広く市民から募集することにより、市民意識の向上を図る。

さらに、自動車教習所等においても、アイドリングストップなどの環境に配慮した運転（エコドライブ）の指導を徹底することにより、安全運転確保とともに、自動車の燃費改善や排ガスの低減を図り、地球環境を保全する。

また、ノーマイカーデー等自動車使用抑制運動等の機会をとらえ、事業者に対して、業務用車両の会社からの持ち帰りの自粛や、通勤におけるマイカーの公共交通利用転換等についての協力を要請する。

ウ　バス走行環境改善キャンペーンの展開

違法駐車はバスの定時運行の障害となるばかりでなく、交通の流れを妨げ交通事故の原因にもなっている。こうした状況に対し、違法駐車の防止及び不要不急のマイカー利用の自粛を図り、バスの定時運行を確保するため、バス走行環境改善キャンペーンを展開している。

今後とも「市民の足」としてのバスの役割を果たすために積極的にキャンペーンを展開していく。

エ　バス専用（優先）レーンを守る市民運動

都心部への道路交通の流入部を中心として、通勤、通学時間帯における道路交通の混雑、無秩序な自動車運行や路上駐車によって、バス専用（優先）レーンにおける路線バスの円滑な通行が違法駐車により阻害されるおそれがある。

このような事態に対処し、「市民の足」としてのバスの機能を回復するため、公共車両交通優先システム（ＰＴＰＳ）、優先信号機の増設など道路環境の整備拡充等を推進するとともに、関係機関・団体等の協力のもとに、運転者向けの啓発や街頭広報等により、「バスレーンを守る市民運動」を積極的に展開する。

オ　地域交通安全活動推進委員制度との連携

駐車問題をはじめ、地域における交通の安全と円滑を図るため、地域の交通安全運動のリーダーとして、公安委員会から委嘱された地域交通安全活動推進委員の活動を積極的に推進するとともに、違法駐車等追放推進地域での活動と連携した効果

的な運動を進める。

（5）ハード・ソフト一体となった駐車対策の推進

必要やむを得ない駐車需要への対応が十分でない場所を中心に、地域の駐車管理構想を見直し、自治会、地元商店街等地域の意見要望を十分に踏まえた駐車規制の点検・改善、道路利用者や関係事業者等による自主的な取組の促進、市や道路管理者に対する路外駐車場や路上荷捌きスペース整備の働き掛け、違法駐車の取締り、積極的な広報・啓発活動等ハード・ソフト一体となった総合的な駐車対策を推進する。

１０　道路交通情報の充実

安全で円滑な道路交通を確保するため、運転者に対して正確できめ細かな道路交通情報を分かりやすく提供することが重要であり、高度化、多様化する道路交通情報に対する市民のニーズに対応し、適時・適切な情報を提供するため、情報通信技術（ＩＴ）等を活用して、道路交通情報の充実を図る必要がある。

（1）情報収集・提供体制の充実

多様化する道路利用者のニーズにこたえて､道路利用者に対し必要な道路交通情報を提供することにより、安全かつ円滑な道路交通を確保するため、光ファイバーネットワーク等の新たな情報技術を活用しつつ、交通監視カメラ、車両感知器、交通情報板、道路情報提供装置等の整備による情報収集・提供体制の充実を図る。

（2）高度道路交通システム（ＩＴＳ）を活用した道路交通情報の高度化

高度道路交通システム（ＩＴＳ）の一環として、運転者に渋滞状況等の道路交通情報を提供する道路交通情報通信システム（ＶＩＣＳ）や高度道路交通システム（ＩＴＳ）スポットの整備・拡充を積極的に図ることにより、交通の分散を図り、交通渋滞を解消し、交通の安全と円滑化を推進する。

また、高度化された交通管制センターを中心に、個々の車両等との双方向通信が可能な光ビーコンを媒体とし、高度な交通情報提供、車両の運行管理、公共車両の優先、交通公害の減少、安全運転の支援、歩行者の安全確保等を図ることにより交通の安全及び快適性を確保しようとする新交通管理システム（ＵＴＭＳ）の構想に基づき、システムの充実、キーインフラである光ビーコンの整備等の施策の推進を図る。

さらに、運転者に対して、周辺の交通状況の情報を提供することにより危険要因に対する注意を促す安全運転支援システム（ＤＳＳＳ）を推進するとともに、リアルタイムの自動車走行（プローブ）情報を活用した道路交通情報の充実を図る。

（3）適正な道路交通情報提供事業の促進

予測交通情報を提供する事業者の届出制、不正確又は不適切な予測交通情報を提供した事業者に対する是正勧告措置等を規定した「道路交通法」（昭和 35 年法律第 105 号）及び交通情報を提供する際に事業者が遵守すべき事項を定めた「交通情報の提供に関する指針」（平成 14 年国家公安委員会告示第 12 号）に基づき、事業者に対する指導・監督を行い、交通情報提供事業の適正化を図るなどにより、警察や道路管理者により収集された道路交通情報を活用した民間事業者による正確かつ適切な道路交通情報の提供を促進する。

（４）分かりやすい道路交通環境の確保

時間別・車種別等の交通規制の実効を図るための視認性を確保した道路標識の整備並びに利用者のニーズに即した系統的で分かりやすい案内標識及び中央線変移システムの整備を推進する。

また、主要な幹線道路の交差点及び交差点付近において、ルート番号等を用いた案内標識の設置を推進するとともに、地図を活用した多言語表記の実施等により、国際化の進展への対応に努める。

１１　交通安全に寄与する道路交通環境の整備

（１）道路の使用及び占用の適正化等

ア　道路の使用及び占用の適正化

工作物の設置、工事等のための道路の使用及び占用の許可に当たっては、道路の構造を保全し、安全かつ円滑な道路交通を確保するために適正な運用を行うとともに、許可条件の履行、占用物件等の維持管理の適正化について指導する。

イ　不法占用物件の排除等

道路交通に支障を与える不法占用物件等については、実態把握、強力な指導取締りによりその排除を行い、特に市街地について重点的にその是正を実施する。

さらに、道路上から不法占用物件等を一掃するためには、沿道住民を始め道路利用者の自覚に待つところが大きいことから、不法占用等の防止を図るための啓発活動を沿道住民等に対して積極的に行い、「道路ふれあい月間」等を中心に道路の愛護思想の普及を図る。

ウ　道路の掘り返しの規制等

道路の掘り返しを伴う占用工事については、無秩序な掘り返しと工事に伴う事故・渋滞を防止するため、施工時期や施工方法を調整する。

さらに、掘り返しを防止する抜本的対策として共同溝等の整備を推進する。

（２）休憩施設等の整備の推進

過労運転に伴う事故防止や近年の高齢運転者等の増加に対応して、都市間の一般道路

において追越しのための付加車線や「道の駅」等の休憩施設等の整備を積極的に推進する。

（３）子どもの遊び場等の確保

ア　公園の整備等

市街地の生活環境の中で、路上遊戯等による交通事故防止に資する遊び場の確保は、交通安全上の重要な課題である。そこで、「神戸市緑の基本計画」等に基づき、都市公園等の整備を推進するなど、子どもが安心して遊べる空間の充実を図る。

イ　市民公園の拡充

「神戸市市民公園条例」（昭和 51 年 4 月条例第 16 号）に基づき、神社の境内地や遊休地等を地域の公園として利用できるよう、地域住民が自主的に設置・管理する市民公園として認定し、都市空間の有効利用を図る。地域住民によるこれらの市民公園の管理・運営について、施設の供与その他の助成を行う。

ウ　児童館・学童保育施設の整備・充実

児童に健全な遊びを与えて、その健康を増進し、情操を豊かにすることを目的として、児童館の整備を進めるとともに、指導員（児童厚生員）等を配置し、健全な遊びの指導などの児童健全育成事業、子育て支援事業を推進する。

エ　学校開放の推進

子どもたちにとって、安全で、身近な遊び場を確保するため、学校施設の開放をさらに推進していく。

開放を進めるにあたっては、地域の各種団体の代表等によって開放運営委員会を組織し、地域の自主的な管理・運営に委ねることにより、学校を魅力あるコミュニティの場として、広く市民が利用できるよう努めていく。

特に小学校のすべての児童を対象として、放課後等の安全・安心な活動場所づくりを行う「神戸っ子のびのびひろば」事業の全校実施（平成 22 年度末全 166 校中・未実施校 43 校）を目標に取り組んでいく。

（４）道路法に基づく通行の禁止又は制限

道路の構造を保全し、又は交通の危険を防止するため、道路の破損、欠壊又は異常気象等により交通が危険であると認められる場合及び道路に関する工事のためやむを得ないと認められる場合には、「道路法」（昭和 27 年法律第 180 号）に基づき、迅速かつ的確に通行の禁止又は制限を行う。また、道路との関係において必要とされる車両の寸法、重量等の最高限度を超える車両の通行の禁止又は制限に対する違反を防止するため、指導取締りの推進を図る。

（５）地域に応じた安全の確保

冬期の安全な道路交通を確保するため、冬期積雪・凍結路面対策として適時適切な除雪や凍結防止剤散布の実施、交差点等における消融雪施設等の整備、流雪溝、チェーン着脱場等の整備を推進する。

さらに、安全な道路交通の確保に資するため、気象、路面状況等を収集し、道路利用者に提供する道路情報提供装置等の整備を推進する。

（６）道路緑化の促進等

市街地緑化の一環として、「街路緑化基本計画」に基づき、特色ある街路の創造を目指して、街路の緑化を推進する。主要幹線道路等の緑化をグリーンネットワークの基軸に据えるとともに、各街路の地域性等を生かした、特色ある緑化を図る。歩道の幅員を確保し、歩きやすく、緑に親しめる安全な歩行空間を創造するとともに、遮光・視覚誘導効果等により、交通事故を防止し快適な都市環境の形成道路に資する。

また、定期的な道路清掃・植栽管理を行い道路環境の美化を図る。

（７）路線バスの運行上の安全確保

ア　路線の安全の確保

路線バスを安全かつ効率的に運行させるためには、道路交通環境の整備が不可欠である。このため、道路の拡幅、歩車道の分離等、道路構造の改良とあわせて、ガードレール、ロードミラー、道路標識等の交通安全施設を整備拡充する。

イ　停留所施設の改善

停留所のベンチ・上屋・大型標識柱等の整備を進め、安全性と利便性の向上を図る。

１２　研究開発及び調査研究の充実

交通事故の要因は近年ますます複雑化、多様化してきており、直接的な要因に基づく対症療法的対策のみでの解決は難しくなりつつある中、有効かつ適切な交通対策を推進するため、その基礎として必要な研究開発の推進を図ることが必要である。この際、交通事故は人・道・車の３要素が複雑に絡んで発生するものといわれていることから、３要素それぞれの関連分野における研究開発を一層推進するとともに、分野の協力の下、総合的な調査研究を充実することが必要である。

また、交通安全対策についてはデータを用いた事前評価、事後評価等の客観的分析に基づいて実施するとともに、事後評価で得られた結果を他の対策に役立てるなど結果をフィードバックする必要がある。

このため、道路交通の安全に関する研究開発の推進を図るとともに、死亡事故のみならず重傷事故等も含め交通事故の分析を充実させるなど、道路交通事故要因の総合的な調査研究の推進を図ることとする。

研究開発及び調査研究の推進にあたっては、交通の安全に関する研究開発を分担する国及び独立行政法人の試験研究機関のほか、交通の安全に関する研究開発を行っている大学、民間試験研究機関との緊密な連携を図る。

加えて、交通の安全に関する研究開発の成果を交通安全施策に取り入れるとともに、民間に対する資料の提供等によりその成果の普及を図る。

（１）道路交通の安全に関する研究開発の推進

交通事故の発生要因が複雑化、多様化していること、高齢者人口・高齢運転者の増加、情報通信技術（ＩＴ）の発展、道路交通事故の推移、道路交通安全対策の今後の方向を考慮して、人・道・車それぞれの分野における研究開発を計画的に推進する。

特に、以下の事項について研究開発を行う。

ア　高度道路交通システム（ＩＴＳ）に関する研究開発の推進

最先端の情報通信技術（ＩＴ）を用いて人と道路と車両とを一体のシステムとして構築することにより、安全性を始め輸送効率、快適性の飛躍的向上を実現するとともに、道路交通の円滑化を通し環境保全に大きく寄与するものとして、以下の研究開発を推進する。

（ア）公共交通の支援

公共交通機関の利便性・快適性の向上や交通の円滑化を図るため、公共交通機関の運行状況を把握し、事業者及びその利用者に情報を提供するシステム、公共交通機関の円滑な運行を確保するシステム等の研究開発を推進する。

（イ）商用車の効率化

輸送効率の飛躍的な向上、業務交通量の低減、輸送の安全性向上を図るため、商用車の効率的な運行管理の支援に資するシステムの研究開発を推進する。

（ウ）歩行者等の支援

高齢者、障害者等の歩行者等が安心して通行できる安全で快適な道路交通環境の形成を図るため、携帯用端末や光通信、磁気、音声等を利用した情報提供装置等を用い、高齢者、障害者等に経路案内・誘導を行うシステムや、高齢者、障害者等のための信号機の高度化等の研究開発を推進する。

（エ）緊急車両の運行支援

災害等に伴う迅速かつ的確な復旧・救援活動の実現を図るため、交通状況及び道路の被災状況等をリアルタイムに収集し、関係機関への伝達、復旧用車両等の現場への誘導・案内等を迅速に行うとともに、交通管理等に活用するシステムの研究開発を推進する。

ａ　高齢者の交通事故防止に関する研究の推進

高齢社会の進展に伴う交通事故情勢の推移に対応して、高齢者が安全にかつ安心して移動・運転できるよう、適切な安全対策を実施するため、道路を

利用する高齢者及び高齢運転者の交通行動特性を踏まえた効果的な交通事故防止対策の立案に関する研究を推進する。

b　安全運転の確保に関する研究の推進

交通安全関係資機材の開発、実践的な運転者教育を効果的に行うための運転シミュレーターその他関係資機材の研究開発を一層推進する。

c　交通安全対策の評価・効果予測方法の充実

交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、各種の対策による交通事故削減効果及び人身傷害等事故発生後の被害の軽減効果について、客観的な事前評価、事後評価を効率的に行うためのデータ収集・分析・効果予測方法の充実を図る。

（オ）　その他の研究の推進

a　交通事故の長期的予測の充実

多様な側面を有する交通安全対策のより効率的、効果的、重点的な推進を図るため、交通事故に関して統計学的な見地から分析を行い、交通事故の発生に関する傾向や特徴について、長期的な予測の充実を図る。

b　交通事故に伴う社会的・経済的損失に関する研究の推進

交通事故の発生とこれによる人身傷害、これらに伴う社会的・経済的損失等交通事故による被害の全容の総合的な把握及び分析を行うための研究を推進する。

c　交通事故被害者等の視点に立った交通安全対策に関する研究の推進

民事裁判事例等を用いて、交通事故被害者等の視点から、交通安全対策を検討する研究を推進する。

（２）総合都市交通体系に関する調査研究の推進

人と物の円滑な流れや知の交流などの多様な都市活動を促進し、これからの神戸の活力・魅力あるまちづくりを支えるため、国際主要港をめざす神戸港や神戸空港などを関西のメガ・リージョンにおける都市基盤として機能強化することをはじめ、市地域を越える広域交通ネットワークと連携をはかりながら、環境にも配慮した陸・海・空の総合的な交通環境の形成をめざす必要がある。

また、超高齢化の進行をふまえた、すべての人にやさしく、暮らしやすいまちづくりや、低炭素都市を実現するために、市民の自発的な行動転換を促すとともに、鉄道やバスなどの公共交通を中心とした交通ネットワークの維持・形成を推進する必要がある。

このような都市交通体系を実現していくため調査研究を推進する。

（３）道路交通事故原因の総合的な調査研究の充実強化

交通事故の実態を的確に把握し、効果的な交通安全施策の検討、立案等に資するため、

マクロデータベースの構築、ミクロ調査の実施等の充実強化を図り、人、道路及び車両について総合的な観点からの事故分析を行う。

また、交通工学、交通心理学、土木工学等の分野の専門家、大学、民間研究機関等との連携・協力の下、科学的アプローチによる交通事故の総合的調査研究を推進し、事故発生メカニズムの解明と事故予防の施策の確立に向けた体制をより一層充実させる。

さらに、交通事故調査・分析に係る情報を市民に対して積極的に提供することにより、交通安全に対する市民の意識の高揚を図る。

第４節　交通安全思想の普及徹底

交通安全教育は、自他の生命尊重という理念の下に、交通社会の一員としての責任を自覚し、交通安全意識と交通マナーの向上に努め、相手の立場を尊重し、他の人々や地域の安全にも貢献できる良き社会人を育成する上で、重要な意義を有している。

交通安全意識を向上させ交通マナーを身に付けるためには、人間の成長過程に合わせ生涯にわたる学習を促進して市民一人一人が交通安全の確保を自らの課題として捉えるよう意識の改革を促すことが重要である。また、人優先の交通安全思想の下、高齢者、障害者等の交通弱者に関する知識や思いやりの心を育むとともに、交通事故被害者等の痛みを思いやり、交通事故を起こさない意識を育てることが重要である。

このため、「ひょうご交通安全憲章」の普及啓発をより一層図るとともに、「交通安全教育指針」（平成 10 年国家公安委員会告示第 15 号）等を活用し、幼児から成人に至るまで、心身の発達段階やライフステージに応じた段階的かつ体系的な交通安全教育を行うとともに、高齢社会が進展する中で、高齢者自身が交通安全意識の向上を図るとともに、他の世代に対しても高齢者の特性を知り、その上で高齢者を保護し、また、高齢者に配慮する意識を高めるための啓発指導を強化する。

さらに、自転車を利用することが多い児童、中学生及び高校生に対しては、将来の運転者教育の基礎となるよう自転車の安全利用に関する指導を強化する。

学校においては、学習指導要領等に基づく関連教科・領域や道徳、総合的な学習の時間、特別活動及び自立活動など、教育活動全体を通じて計画的かつ組織的な指導に努めるとともに、交通安全教育の専任者として、神戸市交通安全指導員が行う出張教室を積極的に活用する。

交通安全教育・普及啓発活動を行うに当たっては、歩行者や自転車利用者による交通ルールや交通マナーの違反が交通事故の原因にもなることから、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に取り入れ、教材の充実を図り、インターネットを活用した実施主体間の相互利用を促進するなどして、市民が自ら納得して安全な交通行動を実践することができるよう、必要な情報を分かりやすく提供することに努める。

交通安全教育・普及啓発活動については、市・区、警察、学校、関係民間団体、地域社会、企業及び家庭がそれぞれの特性を生かし、互いに連携をとりながら地域ぐるみの

活動が推進されるよう促す。特に交通安全教育・普及啓発活動に当たる交通安全指導員や教職員の指導力の向上を図るとともに、地域における民間の指導者を育成することなどにより、地域の実情に即した自主的な活動を促進する。

また、地域ぐるみの交通安全教育・普及啓発活動を効果的に推進するため、高齢者を中心に、子ども、親の３世代が交通安全をテーマに交流する世代間交流の促進に努める。

さらに、交通安全教育・普及啓発活動の効果について、評価・効果予測手法を充実させ、検証・評価を行うことにより、効果的な実施に努めるとともに、交通安全教育・普及啓発活動の意義、重要性等について関係者の意識が深まるよう努める。

【第９次計画における重点施策及び新規施策】

○　参加・体験・実践型の交通安全教育の推進
○　高齢者・子どもに対する交通安全教育の推進
○　自転車の安全利用の推進
○　夕暮れ時の早めのライト点灯・反射材の普及促進
○　全ての座席のシートベルトとチャイルドシートの正しい着用の徹底
○　交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進
○　市民の協働と参画の推進

１　段階的かつ体系的な交通安全教育の推進

（１）幼児に対する交通安全教育の推進

本文１４頁の第２章第１節７（１）の「幼児に対する交通安全教育の推進」と同様に取り組む。

（２）児童に対する交通安全教育の推進

本文１５頁の第２章第１節７（２）の「児童に対する交通安全教育の推進」と同様に取り組む。

（３）中学生に対する交通安全教育の推進

本文１５頁の第２章第１節７（３）の「中学生に対する交通安全教育の推進」と同様に取り組む。

（４）高校生に対する交通安全教育の推進

本文２２頁の第２章第２節７（３）の「高校生に対する交通安全教育の推進」と同様に取り組む。

（５）成人に対する交通安全教育の推進

成人に対する交通安全教育は、自動車等の安全運転の確保の観点から、免許取得時及び免許取得後の運転者の教育を中心として行うほか、社会人、大学生等に対する交通安全教育の充実に努める。

運転免許取得時の教育は、自動車教習所における教習が中心となることから、教習水準の一層の向上に努める。

免許取得後の運転者教育は、運転者としての社会的責任の自覚、安全運転に必要な技能及び技術、特に危険予測・回避の能力の向上、交通事故被害者等の心情等交通事故の悲惨さに対する理解及び交通安全意識・交通マナーの向上を目標とし、兵庫県公安委員会が行う各種講習、自動車教習所、民間の交通安全教育施設等が受講者の特性に応じて行う運転者教育及び事業所の安全運転管理の一環として安全運転管理者、運行管理者等が行う交通安全教育を中心として行う。

自動車の使用者は、安全運転管理者、運行管理者等を法定講習、指導者向けの研修会等へ積極的に参加させ、事業所における自主的な安全運転管理の活発化に努める。

また、職場での交通安全研修会をはじめ、社会人を対象とした学級・講座等における交通安全教育の促進を図るなど、事業所や公民館等の社会教育施設における交通安全のための諸活動を促進するとともに、関係機関・団体、交通ボランティア等による活動を促進する。

大学生等に対しては、学生の自転車や二輪車・自動車の事故・利用等の実態に応じ、関係機関・団体等と連携し、交通ルールと正しい交通マナーの交通安全教育の充実に努める。

（６）高齢者に対する交通安全教育の推進

本文１６頁の第２章第１節４（４）の「高齢者に対する交通安全教育の推進」と同様に取り組む。

（７）障害者に対する交通安全教育の推進

本文１７頁の第２章第１節４（５）の「障害者に対する交通安全教育の推進」と同様に取り組む。

（８）外国人に対する交通安全教育の推進

外国人に対し、我が国の交通ルールに関する知識の普及による交通事故防止を目的として交通安全教育を推進するとともに、最近の国際化の進展を踏まえ外国人向け教材の充実を図り、効果的な交通安全教育に努める。また、外国人を雇用する使用者等を通じ、外国人の講習会等への参加を促進する。

（９）交通事犯により保護観察に付された者に対する保護観察の充実

交通事犯に係る保護観察については、対象者の処遇に当たる保護観察官及び保護司の処遇能力の充実を図るとともに、少年については、「交通カリキュラム」を、成人については、「飲酒運転防止プログラム」を受講させるなど、交通事犯保護観察対象者の問題性に焦点を当てた効果的な処遇を実施する。

２　効果的な交通安全教育の推進

交通安全教育を行うに当たっては、受講者が、安全に道路を通行するために必要な技能及び知識を習得し、かつ、その必要性を理解できるようにするため、参加・体験・実践型の教育方法を積極的に活用する。

交通安全教育を行う機関・団体は、交通安全教育に関する情報を共有し、他の関係機関・団体の求めに応じて交通安全教育に用いる資機材の貸与、講師の派遣及び情報の提供等、相互の連携を図りながら交通安全教育を推進する。

また、受講者の年齢や道路交通への参加の態様に応じた交通安全教育指導者の養成・確保、教材等の充実及び効果的な教育手法の開発・導入に努める。

さらに、地域に密着した交通安全教育の効果を確認し必要に応じて教育の方法、利用する教材の見直しを行うなど、常に効果的な交通安全教育ができるよう努める。

３　交通安全に関する普及啓発活動の推進

（１）交通安全市民運動の推進

安全・安心なまちづくりを目指し、市民一人一人に広く交通安全思想の普及・浸透を図り、交通ルールの遵守と正しい交通マナーの実践を習慣付けるとともに、市民自身による道路交通環境の改善に向けた取組を推進するための市民運動として、市内の運動主催機関・団体を始め、神戸市交通安全対策推進協議会の構成機関・団体が相互に連携して、市民運動を組織的・継続的に展開する。

交通安全市民運動の実施にあたっては、行政、関係団体、事業者、市民の幅広い参画を得た神戸市交通安全対策推進協議会において、年間運動方針を決定し、事前に、運動の趣旨、実施期間、運動重点、実施計画等について広く市民に周知することにより、市民参加型の交通安全運動の充実・発展を図るとともに、市民本位の運動として展開されるよう、事故実態、市民や交通事故被害者のニーズ等を踏まえた実施に努める。

交通安全運動の運動重点としては、高齢者の交通安全を最重点とし、重点に子どもの交通安全、自転車の交通安全、夕暮れ時の交通安全、全ての座席のシートベルト及びチャイルドシートの正しい着用の徹底、飲酒運転の根絶とし、市内の交通情勢に即した事項を設定する。

さらに、地域に密着したきめ細かい活動が期待できる民間団体及び交通ボランティアの参加促進を図り、高齢者や子ども達が中心となった啓発活動の実施、参加・体験・実践型の交通安全教室の開催等により、交通事故を身近なものとして意識させる交通安全

活動を促進する。
　また、事後に、運動の効果を検証、評価することにより、一層効果的な運動が実施されるよう配意する。

（２）自転車の安全利用の推進

　本文２４頁の第２章第２節９（２）の「自転車の安全利用の推進」と同様に取り組む。

（３）全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底

　シートベルトの着用効果及び正しい着用方法について理解を求め、全ての座席におけるシートベルトの正しい着用の徹底を図る（平成 22 年９月現在における一般道のシートベルト着用率は、運転席 97.8％、助手席 92.8％、後部座席 32.5％（兵庫県シートベルト着用率調査））。
　このため、関係機関・団体等との協力の下、あらゆる機会・媒体を通じて着用徹底の啓発活動等を展開する。

（４）チャイルドシートの正しい使用の徹底

　チャイルドシートの使用効果及び正しい使用方法について、着用推進シンボルマーク等を活用しつつ、幼稚園・保育所、病院等と連携した保護者に対する効果的な広報啓発・指導に努め、正しい使用の徹底を図る。特に、比較的年齢の高い幼児の保護者に対し、その取組を強化する（平成 22 年 10 月現在におけるチャイルドシート使用率は、６歳未満 64.0％、５歳児 52.9％（兵庫県チャイルドシート使用率調査））。
　また、民間団体等が実施している各種支援制度の活用を通じて、チャイルドシートを利用しやすい環境づくりを促進する。
　さらに、チャイルドシートと座席との適合表の公表の促進、製品ごとの安全性に関する比較情報の提供、分かりやすい取扱説明書の作成等、チャイルドシート製作者又は自動車製作者における取組を促すとともに、販売店等における利用者への正しい使用の指導・助言を推進する。

（５）反射材の普及促進

　本文１８頁の第２章第１節７（８）の「反射材の普及促進」と同様に取り組む。

（６）飲酒運転根絶に向けた規範意識の確立

　飲酒運転の危険性や飲酒運転による交通事故の実態を周知するための交通安全教育や広報啓発を引き続き推進するとともに、交通ボランティアや安全運転管理者、酒類製造・販売業者、酒類提供飲食店、駐車場関係者等と連携してハンドルキーパー運動の普及啓発に努めるほか、事業者の自主的な「飲酒運転追放宣言」の取組みやキッズ交通保安官・

ファミリー隊員の活用や飲食店の許可申請及びその更新時に飲酒運転追放啓発用ステッカーの配布など、地域、職域等における飲酒運転根絶の取組を更に進め、「飲酒運転をしない、させない」という市民の規範意識の確立を図る。

（７）効果的な広報の実施

本文１８頁の第２章第１節７（９）の「効果的な広報の実施」と同様に取り組む。

（８）その他の普及啓発活動の推進

ア　高齢者の交通事故防止に関する市民の意識を高めるため、高齢者交通安全マークの普及・活用を図るとともに、加齢に伴う身体機能の変化が交通行動に及ぼす影響等について科学的な知見に基づいた広報を積極的に行う。

　また、他の年齢層に高齢者の特性を理解させるとともに、高齢運転者標識（高齢者マーク）を取り付けた自動車への保護意識を高めるように努める。

イ　夕暮れ時から夜間にかけて重大事故が多発する傾向にあることから、夜間の重大事故の主原因となっている最高速度違反、飲酒運転等による事故実態・危険性等を広く周知し、これら違反の防止を図る。

　また、季節や気象の変化、地域の実態等に応じ、交通情報板等を活用するなどして自動車及び自転車の前照灯の早期点灯を促す。

ウ　市民が、交通事故の発生状況を認識し、交通事故防止に関する意識の啓発等を図ることができるよう、インターネット等を通じて事故データ及び事故多発地点に関する情報の提供に努める。

エ　自動車アセスメント情報や、安全装置の有効性、自動車の正しい使い方、点検整備の方法に係る情報、交通事故の概況等の情報を総合的な安全情報として取りまとめ、自動車ユーザー、自動車運送事業者、自動車製作者等の情報の受け手に応じ、適時適切に届けることにより、関係者の交通安全に関する意識を高める。

オ　学識経験者と参加者による討議等により、交通安全活動に新しい知見を与え、交通安全意識の高揚を図ることを目的とした各種会議を必要に応じて開催する。

４　交通の安全に関する民間団体等の主体的活動の推進

交通安全を目的とする民間団体については、交通安全指導者の養成等の事業及び諸行事に対する援助並びに交通安全に必要な資料の提供活動を充実するなど、その主体的な活動を促進する。また、地域団体、自動車製造・販売団体、自動車利用者団体等については、それぞれの立場に応じた交通安全活動が地域の実情に即して効果的かつ積極的に行われるよう、交通安全運動等の機会を利用して働き掛けを行う。そのため、交通安全対策に関する行政・民間団体間及び民間団体相互間において定期的に連絡協議を行い、交通安全に関する市民挙げての活動の展開を図る。

また、組織化されていない交通ボランティア等に対しては、資質の向上に資する援助を行うことなどにより、その主体的な活動及び相互間の連絡協力体制の整備を促進する。

特に、民間団体・交通ボランティア等が主体となった交通安全教育・普及啓発活動の促進を図るため、交通安全教育の指導者を育成するためのシステムの構築及びカリキュラムの策定に努める。

５　市民の協働と参画の推進

交通の安全は、市民の安全意識により支えられることから、市民自らが交通安全に関する自らの意識改革を進めることが重要である。

このため、交通安全思想の普及徹底に当たっては、行政、民間団体、企業等と市民が連携を密にした上で、それぞれの地域における実情に即した身近な活動を推進し、市民の協働と参画を積極的に進める。

このような観点から、安全で良好なコミュニティ形成を図るため、市民や道路利用者が主体的に行う「ヒヤリハットマップ」を作成したり、交通安全総点検等市民が積極的に参加できるような仕組みをつくったりするほか、その活動において、当該地域に根ざした具体的な目標を設定するなどの交通安全対策を推進する。

第５節　安全運転の確保

安全運転を確保するためには、運転者の能力や資質の向上を図ることが必要であり、このため、運転者のみならず、これから運転免許を取得しようとする者までを含めた運転者教育等の充実に努める。特に、今後大幅に増加することが予想される高齢運転者に対する教育等の充実を図る。

また、今後の自動車運送事業の変化を見据え、企業・事業所等が交通安全に果たすべき役割と責任を重視し、企業・事業所等の自主的な安全運転管理対策の推進及び自動車運送事業者の安全対策の充実を図るとともに、交通労働災害の防止等を図るための取組を進める。

さらに、高度化、多様化する道路交通情報に対する市民のニーズへの対応や、道路交通の安全に影響を及ぼす自然現象等に関する適時・適切な情報提供を実施するため、情報通信技術（ＩＴ）等を活用しつつ、道路交通に関連する総合的な情報提供の充実を図る。

【第９次計画における重点施策及び新規施策】

○　映像記録型ドライブレコーダー※等の安全運転に資する機器の普及
○　道路交通に影響を及ぼす自然現象に対する迅速・的確な措置への取組
○　高齢運転者対策の充実
○　安全運転管理の推進
○　国際海上コンテナの陸上輸送にかかる安全対策

１　運転者教育等の充実

安全運転に必要な知識及び技能を身に付けた上で安全運転を実践できる運転者を育成するため、免許取得前から、安全意識を醸成する交通安全教育の充実を図るとともに、免許取得時及び免許取得後においては、特に、実際の交通場面で安全に運転する能力を向上させるための教育を行う。

また、これらの機会が、単なる知識や技能を教える場にとどまることなく、個々の心理的・性格的な適性を踏まえた教育、交通事故被害者等の手記等を活用した講習を行うなどにより交通事故の悲惨さの理解を深める教育、自らの身体機能の状況や健康状態について自覚を促す教育等を行うことを通じて、運転者の安全に運転しようとする意識及び態度を向上させるよう、教育内容の充実を図る。

（１）運転免許を取得しようとする者に対する教育の充実

ア　自動車教習所における教習の充実

自動車教習所の教習に関し、交通事故の発生状況、道路環境等の交通状況を勘案しつつ、教習内容及び技法の充実を図るとともに、教習指導員等の資質の向上に努め、教習水準を高める。

また、教習水準に関する情報の市民への提供に努める。

イ　取得時講習の充実

原付免許、普通二輪免許、大型二輪免許、普通免許、中型免許、大型免許、普通二種免許、中型二種免許及び大型二種免許を取得しようとする者に対する取得時講習の充実に努める。

（２）運転者に対する再教育等の充実

取消処分者講習、停止処分者講習、違反者講習、初心運転者講習、更新時講習及び高齢者講習により運転者に対する再教育が効果的に行われるよう、講習施設・設備の拡充を図るほか、講習指導員の資質向上、講習資機材の高度化並びに講習内容及び講習方法の充実に努める。

特に、飲酒運転を防止するという観点から、飲酒運転違反者に対する取消処分者講習の在り方を見直し、その内容を充実させる。

自動車教習所については、既に運転免許を取得した者に対する再教育も実施するなど、地域の交通安全教育センターとしての機能の充実に努める。

（３）二輪車安全運転対策の推進

取得時講習のほか、二輪車安全運転講習及び原付安全運転講習の推進に努める。また、指定自動車教習所における交通安全教育体制の整備等を促進し、二輪車運転者に対する教育の充実強化に努める。

（４）高齢運転者対策の充実

ア　高齢者に対する教育の充実

高齢者講習の効果的実施、更新時講習における高齢者学級の拡充等に努める。

特に、講習予備検査（認知機能検査）に基づく高齢者講習においては、検査の結果に基づくきめ細かな教育に努める。

また、講習予備検査（認知機能検査）の実施状況を調査し、検査の判定基準が適正なものであるかどうかなどについて検証を行う。

イ　臨時適性検査の確実な実施

講習予備検査（認知機能検査）の機会等を通じて、認知症の疑いがある運転者の把握に努め、臨時適性検査の確実な実施等により、安全な運転に支障のある者については運転免許の取消等の行政処分を行う。

また、臨時適性検査の円滑な実施のため、認知症専門医等との連携を強化するなど、態勢の強化に努める。

ウ　運転免許証自主返納者に対する支援

運転経歴証明書の身分証明書としての機能を充実させ、運転免許証を自主返納した者の支援に努める。

また本人確認書類として利用できる住民基本台帳カードを取得してもらうように、運転免許証を自主返納した者への啓発活動に引き続き努める。

エ　高齢運転者標識（高齢者マーク）の活用

高齢運転者の安全意識を高めるため、高齢者マークの積極的な使用の促進を図る。

（５）シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底

シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメットの正しい着用の徹底を図るため、関係機関・団体と連携し、各種講習・交通安全運動等あらゆる機会を通じて、着用効果の啓発等着用推進キャンペーンを積極的に行うとともに、シートベルト、チャイルドシート及び乗車用ヘルメット着用義務違反に対する街頭での指導取締りの充実を図る。

（６）自動車安全運転センターの業務の充実

自動車安全運転センター安全運転中央研修所における各種の訓練施設を活用し、高度の運転技能と専門的知識を必要とする安全運転指導者、職業運転者、青少年運転者等に対する参加・体験・実践型の交通安全教育の充実を図るとともに、通知、証明及び調査研究業務等の一層の充実を図る。

（７）悪質危険な運転者の早期排除

行政処分制度の適正かつ迅速な運用により長期未執行者の解消に努めるなど、悪質危

険な運転者の早期排除を図る。

２ 運転免許制度の改善

市民の立場に立った運転免許業務を行うため、手続の簡素化の推進により負担の軽減を図るとともに、運転免許試験場における障害者等のための設備・資機材の整備及び運転適性相談活動の充実を図る。

また、高度なセキュリティ機能を有する電子技術を応用したＩＣカード運転免許証の導入による運転免許証の偽変造防止、運転免許業務運営の合理化、市民の利便性の向上等を図る。

３　安全運転管理の推進

安全運転管理者及び副安全運転管理者(以下「安全運転管理者等」という。)に対する講習の充実等により、これらの者の資質及び安全意識の向上を図るとともに、事業所内で交通安全教育指針に基づいた交通安全教育が適切に行われるよう安全運転管理者等を指導する。

また、安全運転管理者等の未選任事業所の一掃を図り、企業内の安全運転管理体制を充実強化し、安全運転管理業務の徹底を図る。

さらに、事業活動に関してなされた道路交通法違反等についての使用者等への通報制度を十分活用するとともに、使用者、安全運転管理者等による下命、容認違反等については、使用者等の責任追及を徹底し適正な運転管理を図る。

事業活動に伴う交通事故防止を更に促進するため、映像記録型ドライブレコーダー、デジタル式運行記録計等（以下「ドライブレコーダー等」という。）の安全運転の確保に資する車載機器の普及促進に努めるとともに、ドライブレコーダー等によって得られた事故等の情報の交通安全教育や安全運転管理への活用方法について周知を図る。

４　道路交通に関連する情報の充実

（１）危険物輸送に関する情報提供の充実等

危険物の輸送時の事故による大規模な災害を未然に防止し、災害が発生した場合の被害の軽減に資する情報提供の充実等を図るため、イエローカード（危険有害物質の性状、処理剤及びその調達先等事故の際必要な情報を記載した緊急連絡カード）の携行、関係法令の遵守、乗務員教育の実施等について危険物運送事業者の指導を強化する。

また、危険物運搬車両の交通事故による危険物の漏洩等が発生した場合に、安全かつ迅速に事故処理等を行うため、危険物災害等情報支援システムの充実を図る。

（２）国際海上コンテナの陸上輸送にかかる安全対策

国際海上コンテナの陸上輸送における安全の確保を図るため、関係者に対して、コン

テナ貨物の重量等に関する情報の伝達やコンテナロックの確実な実施等を内容とする、平成 17 年に策定された「国際海上コンテナの陸上における安全輸送ガイドライン」の周知を図る。

（３）気象情報等の充実

道路交通に影響を及ぼす台風、大雨、竜巻等の激しい突風、高潮、霧、地震、津波等の自然現象について、的確な実況監視を行い、関係機関、道路利用者等が必要な措置を迅速にとることで事故の防止、軽減に資するよう、適時・適切に予報・警報等を発表する。また、これらの情報の内容の充実と効果的利用の促進を図るため、防災関係機関等との間の情報の共有や情報通信技術（ＩＴ）の活用に留意し主に次のことを行う。

気象による道路交通障害が予想されるときは、適時・適切に気象予報・警報等を発表し、防災情報提供システム等を用いて、関係機関に迅速かつ的確に伝達するとともに、報道機関等の協力により道路利用者に周知する。

また、気象、地象、水象に関する知識の普及のため、気象情報等の利用方法等に関する講習会の開催、広報資料の作成・配布などを行う。

第６節　道路交通秩序の維持

交通ルール無視による交通事故を防止するためには、交通指導取締り、交通事故事件捜査、暴走族取締り等を通じ、道路交通秩序の維持を図る必要がある。

このため、交通事故実態等を的確に分析し、死亡事故等重大事故に直結する悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた交通指導取締りを推進する。

また、事故原因の徹底究明を求める市民意識の高まり等を踏まえ、交通事故事件その他の交通犯罪の捜査を適正かつ迅速に行うため、捜査体制及び装備等の充実強化を図る。

さらに、暴走族対策を強力に推進するため関係機関・団体が連携し、地域ぐるみでの暴走族追放気運の高揚に努め、暴走行為をさせない環境づくりを推進するとともに、取締り体制及び装備資機材の充実強化を図る。

【第９次計画における重点施策及び新規施策】

○　悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等と背後責任の追及
○　自転車利用者に対する指導取締りの推進
○　交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制の強化
○　暴走族対策の強化

１　交通の指導取締りの強化等

（１）一般道路における効果的な指導取締りの強化等

一般道路においては、歩行者及び自転車利用者の事故防止並びに事故多発路線等にお

ける重大事故の防止に重点を置いて、交通指導取締りを効果的に推進する。

ア　悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化等指導取締り体制を充実し、児童、高齢者、障害者等の保護の観点に立った交通取締りを推進し、事故多発路線等における街頭指導活動を強化するとともに、無免許運転、飲酒運転、著しい速度超過、交差点関連違反等の悪質性、危険性、迷惑性の高い違反に重点を置いた取締りの強化を図る。

特に、飲酒運転については、取締りにより常習者を道路交通の場から排除するとともに、運転者の周辺で飲酒運転を助長し、容認している者に対する捜査を徹底するなど、飲酒運転の根絶に向けた取組を推進する。

イ　背後責任の追及

事業活動に関してなされた過積載、過労運転等の違反については、自動車の使用者等に対する責任追及を徹底するとともに、必要に応じ自動車の使用制限命令や荷主等に対する再発防止命令を行い、また、事業者の背後責任が明らかとなった場合は、それらの者に対する指導、監督処分等を行うことにより、この種の違反の防止を図る。

ウ　自転車利用者に対する指導取締りの推進

自転車利用者による無灯火、二人乗り、信号無視、一時不停止及び歩道通行者に危険を及ぼす違反等に対して積極的に指導警告を行うとともに、これに従わない悪質・危険な自転車利用者に対する検挙措置を推進する。

（２）高速自動車国道等における指導取締りの強化等

高速自動車国道等においては、重大な違反行為はもちろんのこと、軽微な違反行為であっても重大事故に直結するおそれがあることから、交通の指導取締り体制の整備に努め、交通流や交通事故発生状況等の交通の実態に即した効果的な機動警ら等を実施することにより、違反の未然防止及び交通流の整序を図る。

また、交通指導取締りは、悪質性、危険性、迷惑性の高い違反を重点とし特に、著しい速度超過、飲酒運転、車間距離不保持、通行帯違反等の取締りを強化する。

（３）科学的な指導取締りの推進

交通事故分析システムの高度化や交通事故発生状況と指導取締り実施状況等を関連付けて分析するシステムの研究開発、取締り用装備資機材の改良等科学技術の進歩に対応した研究開発を図るとともに、速度違反自動取締装置の整備を推進するなど、交通事故実態に的確に対応した科学的かつ効率的な指導取締りを推進する。

２　交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制の強化

交通事故事件その他の交通犯罪の捜査を適正かつ迅速に行うため、次により捜査体制、

装備等の充実強化を図る。

（１）専従捜査体制の強化等

交通事故事件その他の交通犯罪の捜査体制を強化するため、専従職員の捜査能力の一層の向上及び体制の充実に努める。

（２）初動捜査体制及び科学的捜査体制の強化

交通事故処理車その他の車両、交通事故自動記録装置を始めとする交通事故捜査支援システム等の整備を推進する。

３　暴走族対策の強化

暴走族による各種不法事案を未然に防止し、交通秩序を確保するとともに、青少年の健全な育成に資するため、関係機関・団体が連携し、次の暴走族対策を強力に推進する。

（１）暴走族追放気運の高揚及び家庭、学校等における青少年の指導の充実

暴走族追放の気運を高揚させるため、報道機関等に対する資料提供を積極的に行い、暴走族の実態が的確に広報されるよう努めるなど、広報活動を積極的に行う。また、家庭、学校、職場、地域等において、青少年に対し、暴走族の悪質性、危険性などについて理解を深めさせる指導等を促進する。さらに、暴走族の解体、暴走族への加入阻止、暴走族からの離脱等の支援指導を徹底する。暴走族問題と青少年の非行等問題行動との関連性を踏まえ、青少年育成団体等との連携を図るなど、青少年の健全育成を図る観点から施策を推進する。

（２）暴走行為阻止のための環境整備

暴走族及びこれに伴う群衆のい集場所として利用されやすい施設の管理者に協力を求め、暴走族等をい集させないための施設の管理改善等の環境づくりを推進するとともに、地域における関係機関・団体が連携を強化し、暴走行為等ができない道路交通環境づくりを積極的に行う。

また、事前の情報の入手に努め、集団不法事案に発展するおそれがあるときは、早期に暴走族と群衆を隔離するなどの措置を講ずる。

（３）暴走族に対する指導取締りの強化

暴走族取締りの体制及び装備資機材の充実を図るとともに、集団暴走行為、爆音暴走行為その他悪質事犯に対しては、共同危険行為等の禁止違反を始めとする各種法令を適用して検挙及び補導を徹底し、併せて解散指導を積極的に行うなど、暴走族に対する指導取締りの強化を図る。

また、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、街頭検査において不正改造車両の取締りを行うとともに、不正改造車両等の押収のほか、司法当局に没収（没取）措置を働き掛けるなど暴走族と車両の分離を図り、不正改造等暴走行為を助長する行為に対しても背後責任の追及を行う。

さらに、不正改造行為に関する情報収集を徹底するとともに、関係機関と連携して、不正改造を敢行する業者に対する取締りを強化するなど根源的な対策を講じるほか、複数の府県にまたがる広域暴走族事件に迅速かつ効率的に対処するため、関係府県警察相互の捜査協力を積極的に行う。

（４）暴走族関係事犯者の再犯防止

暴走族関係事犯の捜査に当たっては、個々の犯罪事実はもとより、組織の実態やそれぞれの被疑者の非行の背景となっている行状、性格、環境等の諸事情をも明らかにしつつ、グループの解体や暴走族グループから構成員等を離脱させるなど暴走族関係事犯者の再犯防止に努める。また、暴力団とかかわりのある者については、その実態を明らかにするとともに、暴力団から離脱するよう指導を徹底する。

暴走族関係保護観察対象者の処遇に当たっては、遵法精神のかん養、家庭環境の調整、交友関係の改善指導、暴走族組織からの離脱指導等、再犯防止に重点を置いた処遇の実施に努める。

また、暴走族に対する運転免許の行政処分については、特に迅速かつ厳重に行う。

（５）車両の不正改造の防止

暴走行為を助長するような車両の不正な改造を防止するよう、また、保安基準に適合しない部品等が不正な改造に使用されることがないよう、「不正改造車を排除する運動」等を通じ、全国的な広報活動の推進及び企業、関係団体に対する指導を積極的に行う。

その他、違法行為を敢行する旧車會（暴走族風に改造した旧型の自動二輪車等を運転する者のグループ）に対する実態把握を徹底し、把握した情報を関係都道府県間で共有化するとともに、不正改造等の取締りを強化するなど的確な対応を推進する。

第７節　救助・救急活動の充実

交通事故による負傷者の救命を図り、また、被害を最小限にとどめるため、高速自動車国道を含めた道路上の交通事故に即応できるよう、救急医療機関、消防機関等の救急関係機関相互の緊密な連携・協力関係を確保しつつ、救助・救急体制及び救急医療体制の整備を図る。特に、負傷者の救命率・救命効果の一層の向上を図る観点から、救急現場又は搬送途上において、医師、看護師、救急救命士、救急隊員等による一刻も早い救急医療、応急処置等を実施するための体制を確保するほか、事故現場からの緊急通報体制の整備やバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の普及等を推進する。

【第９次計画における重点施策及び新規施策】

○　兵庫県版災害医療派遣チーム（ＤＭＡＴ）を含めた集団救助・救急の推進 ○　神戸市立医療センター中央市民病院等と連携した医師同乗型救急ヘリコプター運航の推進 ○　自動体外式除細動器の使用も含めた心肺蘇生等の応急手当の普及啓発活動の推進 ○　現場急行支援システム※の整備

１　救助・救急体制の整備

（１）救助体制の整備・拡充

交通事故に起因する救助活動の増大及び事故の種類・内容の複雑多様化に対処するため、救助体制の整備・拡充を図り、救助活動の円滑な実施を期する。

（２）救助・集団救急事故体制の整備

大規模道路交通事故等の多数の負傷者が発生する大事故に対処するため、救助関係機関・救急医療機関の連絡体制の整備及び大規模救助・救急事案を想定した訓練の実施等により、兵庫ＤＭＡＴ（災害派遣医療チーム）を含めた集団救助・救急体制を推進する。

（３）心肺蘇生法等の応急手当の普及啓発活動の推進

事故現場におけるバイスタンダー（現場に居合わせた人）による応急手当の実施により、救命率の向上が期待できることから、自動体外式除細動器（ＡＥＤ）の使用も含めた応急手当について、消防機関等が行う講習会等、普及啓発活動を推進する。

このため、心肺蘇生法に関する基準等の応急手当の知識・実技の普及を図ることとし、消防機関、医療機関、日本赤十字社、民間団体等の関係機関においては、指導資料の作成・配布、講習会の開催等を推進するとともに、救急の日、救急医療週間等の機会を通じて広報啓発活動を積極的に推進する。

また、消防機関、医療機関及び日本赤十字社は応急手当指導者の養成を強力に行っていくほか、救急要請受信時における応急手当の指導を推進する。

さらに、自動車教習所における教習及び取得時講習、更新時講習等において応急救護処置に関する知識の普及に努めるほか、交通安全の指導に携わる者、安全運転管理者等及び交通事故現場に遭遇する可能性の高い業務用自動車運転者等に対しても広く知識の普及に努める。

また、業務用自動車を中心に応急手当に用いるゴム手袋、止血帯、包帯等の救急用具の搭載を推進する。

加えて、学校においては、中学校、高等学校の教科「保健体育」において止血法や包帯法、心肺蘇生法等の応急手当について指導の充実を図るとともに、心肺蘇生法の実習

や自動体外式除細動器の知識の普及を含む各種講習会の開催により教員の指導力の向上を図る。

【市内平成 22 年度実績】

まちかど救急ステーション登録事業所数　1,410 箇所

（4）救急救命士の養成・配置等の促進、ドクターカーの活用促進

プレホスピタルケア（救急現場及び搬送途上における応急処置）の充実のため、ドクターカー（医師等が同乗する救急用自動車）の活用の促進を図るとともに、消防機関において救急救命士を計画的に配置できるようその養成を図り、救急救命士が行える気管挿管、薬剤投与を円滑に実施するための講習及び実習の実施を推進する。また、医師の指示又は指導・助言の下に救急救命士を含めた救急隊員が行う応急処置等の質を確保するメディカルコントロール※体制の充実を図る。

【市内平成 22 年度実績】

① 新規救急救命士養成数	7 人
② 新規気管挿管認定救急救命士養成数	17 人
③ 新規薬剤投与認定救急救命士養成数	10 人

（5）救助・救急用資機材の整備の推進

多種多様な救助現場での活動に適した救助資機材の整備を推進するとともに、救命率の向上につながる高度救命処置用資機材等の充実を図る。また、消防緊急通信指令施設を更新整備する際には、救急指令装置、救急医療情報収集装置、救急業務用地図等検索装置を備えた施設の整備を進める。

（6）消防防災ヘリコプターによる救急業務の推進

ヘリコプターは、事故の状況把握、負傷者の救急搬送に有効であることから、消防防災ヘリコプターの救急業務における積極的活用を推進するとともに、救急現場等において、より早く医師等による救急医療を実施するため、神戸市立医療センター中央市民病院等と連携した医師同乗型救急ヘリコプターの活用を推進する。

【市内平成 22 年度実績】

交通事故に伴うヘリコプターの出動　　20 件（うち５名を救急搬送）

（7）救助隊員及び救急隊員の教育訓練の充実

複雑多様化する救助・救急事象に対応すべく救助隊員及び救急隊員の知識・技術の向上を図るため、教育訓練の充実を推進する。

（８）高速自動車国道等における救急業務実施体制の整備

高速自動車国道における救急業務については、西日本高速道路株式会社が、道路交通管理業務と一元的に自主救急として処理するとともに、市においては、「消防法」（昭和23年法律第186号）の規定に基づき処理すべきものとして、相協力して適切かつ効率的な人命救護を行う。

このため、市と、西日本高速道路株式会社の連携を強化するとともに、西日本高速道路株式会社が自主救急実施区間外のインターチェンジ所在地である市に財政措置を講じ、市においても、救急業務実施体制の整備を促進する。

また、本州四国連絡道路においても、救急業務について本州四国連絡高速道路株式会社が市に同様の財政措置を講ずるとともに、市も救急業務に万全を期するよう、その実施体制の整備を推進する。

さらに、西日本高速道路株式会社、本州四国連絡高速道路株式会社、阪神高速道路株式会社は、救急業務に必要な施設等の整備、従業者に対する教育訓練の実施等を推進する。

（９）現場急行支援システムの整備活用

緊急車両が現場に到着するまでのリスポンスタイムの縮減及び緊急走行時の交通事故防止のため、緊急車両優先の信号制御を行う現場急行支援システム（ＦＡＳＴ）の活用を図る。

２　救急医療体制の整備

（１）救急医療機関等の整備

神戸こども初期急病センターの運営、急病診療所の運営補助を通じ、救急医療体制の基盤となる初期救急医療体制の維持に努める。

第二次救急医療体制については、初期救急医療体制では対応できない重症救急患者の診療確保に努めるため、病院群輪番制参加病院の負担軽減を図り、対応を強化する。

また、交通事故による重篤患者の発生に備えて、救命救急センターである中央市民病院を中心に、救急体制をさらに充実させることにより、救命救急機能を高める。

（２）救急医療従事者の養成等

市民が医療機関などで十分な看護を受けることができるよう、看護師等養成所等の運営助成や看護師の表彰制度を通じ、看護職員の確保を支援する。

（３）救急関係機関の協力関係の確保等

救急医療施設への迅速かつ円滑な収容を確保するため、救急医療機関、消防機関等の関係機関における緊密な連携・協力関係の確保を推進するとともに、救急医療機関内の

受入れ・連絡体制の明確化等を図る。

また、医師、看護師等が救急現場及び搬送途上に出動し、応急処置を行うことにより救急患者の救命効果の向上を図るため、ドクターカーの活用を進めるほか、引き続き、救急自動車に設置した携帯電話により医師と直接交信するシステム（ホットライン）等を活用してより適切な応急措置が行えるようにするなど、医療機関と消防機関が相互に連携を取りながら効果的な救急体制の整備を推進する。

第８節　交通事故被害者対策の充実強化

交通事故被害者等は、交通事故により多大な肉体的、精神的及び経済的打撃を受けたり、又は掛け替えのない生命を絶たれたりするなど、大きな不幸に見舞われており、交通事故被害者等を支援することが極めて重要である。兵庫県交通安全対策委員会被害者対策部会との相互の情報交換と、連携を図りながら、市内の交通遺児家庭の支援や交通事故相談業務などの充実を図る。

【第９次計画における重点施策及び新規施策】

○　交通遺児の健全な育成支援
○　交通事故相談所の活動の強化
○　交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

１　交通遺児の福祉

（１）就学援助

交通事故により父、母又はこれらに準ずる者が死亡又は精神、身体に著しい障害を有することとなった場合、その家庭が経済的に困窮に陥ることが多い。そのような家庭で、就学が困難となった幼児（小学校就学１年前）、児童、中・高校生等に対して、神戸市交通遺児奨学金を支給して、交通遺児の健全な育成を支援する。

（２）「神戸交通遺児をみまもる会」の運営

市民や各界から交通遺児のために寄せられた寄附金をより効果的に運用するために、県警察本部、財団法人兵庫県交通安全協会等関係機関と連携のもと「神戸交通遺児をみまもる会」を設立し、交通遺児家庭の福祉の増進を図ってきた。

今後、会員や家族などが会の運営に参画してもらうなど、自助的な運営方法を取り入れながら、大学生への就学助成、卒業祝金の支給、各種激励事業の実施を通じて効果的運用に努める。

２　損害賠償の請求についての援助等

（１）交通事故相談所の活動の推進

市における交通事故相談所等を活用し、地域における交通事故相談活動を推進する。

ア　交通事故相談所等における円滑かつ適正な相談活動を推進するため、交通事故相談所等は、日弁連交通事故相談センター、交通事故紛争処理センター、日本司法支援センター※等の関係機関、団体等との連絡協調を図る。

イ　交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務の推進を図るとともに、相談内容の多様化・複雑化に対処するため、研修等を通じて、相談員の資質の向上を図る。

ウ　交通事故相談所等において各種の広報を行うほか、市のホームページや広報誌の積極的な活用等により交通事故相談活動の周知徹底を図り、交通事故当事者に対し広く相談の機会を提供する。交通事故に関する相談内容の複雑、多様化に対処するため研修等を通じて相談員の資質の向上を図り、交通事故相談業務の一層の充実に努める。

また、広報紙の活用などにより、交通事故相談業務の周知徹底を図り、交通事故当事者に広く相談の機会を提供する。

（２）損害賠償請求の援助活動等の強化

警察においては、交通事故被害者に対する適正かつ迅速な救助の一助とするため、救済制度の教示や交通事故相談活動を積極的に推進する。また、法務局、地方法務局及び人権擁護委員が行う人権相談において交通事故に関する人権相談を取り扱うとともに、日本司法支援センター、交通事故紛争処理センター、交通安全活動推進センター、法律扶助協会及び日弁連交通事故相談センターにおける交通事故の損害賠償請求についての相談及び援助に関する業務の充実を図る。

３　交通事故被害者等の心情に配慮した対策の推進

交通事故被害者等の支援の充実を図るため、自助グループの活動等に対する支援を始めとした施策を推進する。

交通事故被害者等の心情に配慮した相談業務を、警察署、交通機動隊及び高速道路交通警察隊の交通相談所、交通安全活動推進センター、検察庁の被害者支援員等により推進するとともに、関係機関相互の連携を図り、さらに、ひょうご被害者支援センター等の民間の犯罪被害者支援団体等との連携を図る。

警察においては、交通事故被害者等に対して交通事故の概要、捜査経過等の情報を提供するとともに、刑事手続きの流れ等をまとめた「交通事故にあわれた方へ」を作成し、活用する。特に、ひき逃げ事件、交通死亡事故等の重大な交通事故事件の被害者等については、被疑者の検挙、送致状況等を連絡する被害者連絡制度の充実を図る。また、死亡事故等の被害者等からの加害者の行政処分に係る意見聴取等の期日や行政処分結果についての問い合わせに応じ、適切な情報の提供を図る。

第９節　踏切道の交通環境の整備

踏切事故は、長期的には減少傾向にあるが、改良すべき踏切道がなお残されており、引き続き踏切事故防止対策を推進することにより、踏切事故のない社会を目指す。

【第９次計画における重点施策及び新規施策】

○　踏切保安設備の整備及び交通規制の実施
○　踏切道の統廃合の促進
○　その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置（情報技術を活用した踏切事故の防止）

１　踏切道の立体交差化、構造の改良及び歩行者等立体横断施設の整備の促進

構造改良等による「速効対策」と立体交差化の「抜本対策」との両輪による総合的な対策を促進する。

２　踏切保安設備の整備及び交通規制の実施

踏切遮断機の整備された踏切道は、踏切遮断機の整備されていない踏切道に比べて事故発生率が低いことから踏切道の利用状況、踏切道の幅員、交通規制の実施状況等を勘案し、着実に踏切遮断機の整備を行う。

また、遮断時間の長い踏切ほど踏切事故件数が多い傾向がみられることから、主要な都市にある踏切道のうち、列車運行本数が多く、かつ、列車の種別等により警報時間に差が生じているものについては、必要に応じ警報時間制御装置の整備等を進め、踏切遮断時間を極力短くする。

さらに、自動車交通量の多い踏切道については、道路交通の状況、事故の発生状況等を勘案して必要に応じ、障害物検知装置、オーバーハング型警報装置※、大型遮断装置等、より事故防止効果の高い踏切保安設備の整備を進める。

道路の交通量、踏切道の幅員、踏切保安設備の整備状況、う回路の状況等を勘案し、必要に応じ、自動車通行止め、大型自動車通行止め、一方通行等の交通規制を実施するとともに、併せて道路標識等の大型化、高輝度化による視認性の向上を図る。

３　踏切道の統廃合の促進

踏切道の立体交差化、構造の改良等の事業の実施に併せて、近接踏切道のうち、その利用状況、う回路の状況等を勘案して、地域住民の通行に特に支障を及ぼさないと認められるものについて、統廃合を進めるとともに、これら近接踏切道以外の踏切道についても同様に統廃合を促進する。ただし、構造改良のうち、踏切道に歩道がないか、歩道が狭小な場合の歩道整備については、その緊急性を考慮して、近接踏切道の統廃合を行わずに実施できることとする。

４ その他踏切道の交通の安全と円滑化を図るための措置

踏切道における交通の安全と円滑化を図るため、必要に応じ、踏切道予告標、踏切信号機、歩行者等のための横断歩道橋等の設置、情報通信技術（ＩＴ）の活用による踏切注意情報の表示や踏切関連交通安全施設の高度化を図るための研究開発等を進めるとともに、車両等の踏切通行時の違反行為に対する指導取締りを積極的に行う。

また、踏切事故は、直前横断、落輪等に起因するものが多いことから、自動車運転者や歩行者等の踏切道通行者に対し、交通安全意識の向上及び踏切支障時における非常ボタンの操作等の緊急措置の周知徹底を図る必要がある。

このため、広報活動等を強化するとともに、学校、自動車教習所等において、踏切の通過方法等の教育を引き続き推進する。

このほか、踏切道に接続する道路の拡幅については、踏切道において道路の幅員差が新たに生じないよう努めるものとする。

第３章　鉄道交通の安全

１．鉄道事故のない神戸を目指して

○　鉄道は、多くの市民が利用する生活に欠くことのできない交通手段である。

２．鉄道交通の安全についての目標

①　乗客の死者数ゼロを目指す。

②　運転事故全体の死者数減少を目指す。

３．鉄道交通の安全についての対策

＜２つの視点＞

①　重大な列車事故の未然防止

②　利用者等の関係する事故の防止

＜６つの柱＞

①　鉄道交通環境の整備

②　鉄道交通の安全に関する知識の普及

③　鉄道の安全な運行の確保

④　鉄道車両の安全性の確保

⑤　救助・救急活動の充実

⑥　被害者支援の推進

市営交通等の安全

※第３章　鉄道交通の安全については、市内にとどまらず、広域の取組が求められるため、一部県計画をほぼそのまま掲載している。

第１節　鉄道事故のない神戸を目指して

人や物を大量に、高速に、かつ、定時に輸送できる鉄道（軌道を含む。以下に同じ。）は、市民生活に欠くことのできない交通手段であり、列車の運行が、高速・高密度で運行されている現在の鉄道においては、一たび列車の衝突や脱線等が発生すると、多数の死傷者を生じるおそれがある。また、ホーム上で又はホームから転落して列車に接触するなどしたことによる人身障害事故が増加していることから、利用者等が関係するこのような事故を防止する必要性が高まっている。

このため、市民が安心して利用できる、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故やホームでの事故への対策等、各種の安全対策を総合的に推進していく必要がある。

１　鉄道事故の状況等

（１）鉄道事故の状況

鉄道の運転事故は、長期的には減少傾向にあるが、近年は下げ止まりの傾向にあり、県内では平成 18 年 48 件に対し、22 年は 46 件であった。

また、平成 22 年の死者数は 28 人であり、負傷者数は 15 人であった。

なお、平成 17 年には乗客 106 人が死亡したＪＲ西日本福知山線列車脱線事故が発生し、全国でも乗客５人が死亡したＪＲ東日本羽越線列車脱線事故が発生したが、18 年から 22 年までの間は乗客の死亡事故が発生しなかった。

（２）近年の運転事故の特徴

県内の人身障害事故は、平成 17 年から増加傾向にあり、運転事故全体の約 60％を占めている。また、踏切障害事故は運転事故全体の約 40％を占めており、人身障害事故と合わせると 90％以上を占めている。

特に、ホーム上で又はホームから転落して列車に接触するなどしたことによる人身障害事故が増加傾向にある。

２　交通安全計画における目標

【数値目標】乗客の死者数ゼロを目指す
運転事故全体の死者数減少を目指す

列車の衝突や脱線等により乗客に死者が発生するような重大な列車事故を未然に防止することが必要である。また、近年の運転事故等の特徴等を踏まえ、ホームでの事故等を含む運転事故全体の死者数を減少させることが重要である。

近年は輸送量の伸び悩み等から、厳しい経営を強いられている事業者が多い状況であ

るが、引き続き安全対策を推進していく必要がある。

こうした現状を踏まえ、市民の理解と協力の下、第２節に掲げる諸施策を総合的かつ強力に推進することにより、乗客の死者数ゼロを継続すること、及び運転事故全体の死者数を減少させることを目指すものとする。

第２節　鉄道交通の安全についての対策

１　今後の鉄道交通安全対策を考える視点

鉄道の運転事故が長期的には減少傾向にあり、これまでの施策には一定の効果が認められる。しかしながら、列車の衝突や脱線等が一たび発生すれば、多数の死傷者を生じるおそれがあること、踏切障害事故とホームでの事故等の人身障害事故を合わせると運転事故全体の約 90%を占めており、その死者数が近年は下げ止まりの傾向があることから、一層安全で安定した鉄道輸送を目指し、重大な列車事故の未然防止とともに、利用者等の関係する事故を防止するため、効果的な対策を講ずるべく、総合的な視点から施策を推進していく。

２　講じようとする施策

【第９次計画における重点施策及び新規施策】

○　ホームドアの設置など鉄道施設等の安全性の向上
○　ＡＴＳを始めとした運転保安設備等の整備
○　鉄道交通の安全に関する知識の普及
○　鉄道事業者に対する保安監査等の実施
○　大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

（１）鉄道交通環境の整備

鉄道交通の安全を確保するためには、鉄道施設、運転保安設備等について常に高い信頼性を保持し、システム全体としての安全性を確保する必要がある。このため、運転保安設備の整備等の安全対策の推進を図る。

ア　鉄道施設等の安全性の向上

鉄道施設の維持管理及び補修を適切に実施する。また、多発する自然災害へ対応するために、軌道や路盤等の集中豪雨等への対策の強化、駅部等の耐震性の強化等を推進する。

老朽化が進んでいる橋梁等の施設について、より安全性に優れたものへと計画的に更新を進める。特に、経営の厳しい地域鉄道については、それぞれが定めた保全整備計画に基づき、施設、車両等の適切な維持補修等の促進を図る。また、安全総点検等の機会を利用した技術面での指導や、研究機関の専門家による技術支援制度

を活用する等して技術力の向上についても推進していく。

さらに、駅施設等について、高齢者、障害者等の安全利用にも十分配慮し、車いす対応エレベーター等の設置による段差の解消、転落防止の効果の高いホームドアをはじめとした設備等の整備を図りバリアフリー化を引き続き推進する。

また、列車の速度が高く、かつ、１時間当たりの運行本数の多いホームについて、非常停止押しボタン又は転落検知マットの整備等の安全対策を推進する。

イ　運転保安設備等の整備

曲線部等への速度制限機能付きＡＴＳ等、運転士異常時列車停止装置、運転状況記録装置等について、着実にその整備を進める。

【数値目標】 速度制限機能付きＡＴＳ等を対象曲織部等へおおむね 100%整備、運転士異常時列車停止装置・運転状況記録装置等を対象車両へおおむね 100%整備

（２）鉄道交通の安全に関する知識の普及

運転事故の 90%以上を占める踏切障害事故と人身障害事故の多くは、利用者や踏切通行者、鉄道沿線住民等が関係するものであることから、これらの事故の防止には、鉄道事業者による安全対策に加えて、利用者等の理解と協力が必要である。

このため、安全設備の正しい利用方法の表示の整備等により、利用者等へ安全に関する知識を分かりやすく適確に提供する。また、学校、沿線住民、道路運送事業者等を幅広く対象として、関係機関等の協力の下、全国交通安全運動等において広報活動を積極的に行い、鉄道の安全に関する正しい知識を浸透させる。

（３）鉄道の安全な運行の確保

重大な列車事故を未然に防止するため、運転士の資質の保持、事故情報及びリスク情報の分析・活用、地震発生時の安全対策、気象情報等の充実を図る。また、鉄道事業者への保安監査等を実施し、適切な指導を行うとともに、万一大規模な事故等が発生した場合には、迅速かつ適確に対応する。

ア　運転士の資質の保持

運転士の資質の確保を図るため、動力車操縦者運転免許試験を適正に実施する。また、資質が保持されるよう、運転管理者が教育等について適切に措置を講ずるよう指導する。

イ　リスク情報の分析・活用

重大な列車事故を未然に防止するため、リスク情報を関係者間において共有できるよう、インシデント等の情報を収集・分析し、速やかに鉄道事業者へ周知する。また、運転状況記録装置等の活用や現場係員によるリスク情報の積極的な報告を推

進するよう指導する。さらに、国への報告対象となっていないリスク情報について、鉄道事業者による情報共有化を推進する。

ウ　気象情報等の充実

鉄道交通に影響を及ぼす自然現象を適確に把握し、気象警報・注意報・予報及び津波警報・注意報並びに台風、大雨、竜巻等の激しい突風、高潮、霧、地震、津波、火山噴火等の現象に関する情報の質的向上と適時・適切な発表及び迅速な伝達に努める。

竜巻等の激しい突風による列車転覆等の被害の防止に資するため、竜巻注意情報を適時・適切に発表するとともに、竜巻発生確度ナウキャストを提供する。

また、走行中の列車における地震発生時の転覆等の被害の防止に資するため緊急地震速報の鉄道交通における利活用の推進を図る。鉄道事業者は、これらの気象情報等を早期に収集・把握し、運行管理へ反映させることで、安全を確保しつつ、鉄道施設の被害軽減と安定輸送に努める。

また、気象、地震、津波、火山現象等に関する観測施設を適切に整備・配置し、維持するとともに、防災関係機関等との間の情報の共有化や情報通信技術（ＩＴ）を活用した観測・監視体制の強化を図るものとする。さらに、広報や講習会等を通じて気象知識の普及に努める。

エ　鉄道事業者に対する保安監査等の実施

鉄道事業者に対し、定期的に又は事故の発生状況等に応じて保安監査等を実施し、施設及び車両の保守管理状況、運転取扱いの状況、乗務員等に対する教育訓練の状況、安全管理体制等についての適切な指導を行う。また、過去の指導のフォローアップを強化する等、保安監査の充実を図る。

また、鉄道事業者の安全担当部長等による鉄軌道保安推進連絡会議を開催し事故及び事故防止対策に関する情報交換等を行う。併せて、鉄道事業者の安全管理体制の構築・改善状況を国が確認する運輸安全マネジメント評価を行う。

オ　大規模な事故等が発生した場合の適切な対応

国及び鉄道事業者における、夜間・休日の緊急連絡体制等を点検・確認し、大規模な事故又は災害が発生した場合に、迅速かつ適確な情報の収集・連絡を行う。

また、大都市圏、幹線交通における輸送障害等の社会的影響を軽減するため、鉄道事業者に対し、列車の運行状況を適確に把握して、乗客への適切な情報提供を行うとともに、迅速な復旧に必要な体制を整備するよう指導する。

（４）鉄道車両の安全性の確保

科学技術の進歩を踏まえつつ、適時、適切に鉄道車両の構造・装置に関する保安上の技術基準を見直す。また、事故発生時における乗客、乗務員の被害軽減のための方策や、鉄道車両の電子機器等の誤動作防止のための方策の検討を行い、その活用を図

る。

（５）救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、主要駅における防災訓練の充実や鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連携・協力体制の強化を推進する。

（６）被害者支援の推進

損害賠償請求の援助活動等の強化や被害者等の心情に配慮した対策の推進を図る。特に、大規模災害が発生した場合に、県警、医療機関、県、市、民間の被害者支援団体等が連携を図り、被害者を支援する。

第３節　市営交通等の安全

１　お客様に信頼される市営地下鉄を目指して

市営地下鉄は、市民生活、都市活動に不可欠な公共交通機関として、重要な役割を担っている。すべてのお客様に安心して利用していただくためには、各種施設や設備の改良・更新はもちろん、職員一人ひとりがコミュニケーションを深め、あらゆる機会を通じて、安全意識を高揚させ事故防止対策を図ることが大切である。

（１）鉄道事故の状況

ア　鉄道事故の状況

市営地下鉄における運転事故に関しては、平成 18 年度は０件、平成 19 年度は 2 件、平成 20 年度は 3 件、平成 21 年度は 3 件、平成 22 年度は０件で推移しており、これらはいずれも鉄道人身障害事故である。

イ　近年の運転事故の特徴

いずれも、ホーム上又は軌道上の乗客と列車が接触することによる鉄道人身障害事故である。

（２）交通安全計画における目標

【数値目標】開業以来、責任事故ゼロの実績を維持すること

毎年度、運輸安全マネジメントにおいて重点目標、重点施策を定め、その実現・達成に取り組む。

２　鉄道交通の安全についての対策

（１）今後の鉄道交通安全対策を考える視点

ア　安全マネジメントの推進

運転の安全の確保に関する綱領・安全方針を遵守し、ヒヤリ・ハット、故障・トラブルなどの「事故の芽」情報など、職場でのコミュニケーションや報告を、より一層活発に行い、全職員をあげて運輸安全マネジメントの推進に取り組む。

イ　コンプライアンスの徹底による公正な職務の執行

法令遵守、服務規律の徹底を図り、公正な職務の執行に努める。

関係法令、安全管理規程などを再確認し、職員一人一人の法令遵守に対する意識をより一層高めていく。

ウ　施設・設備の計画的更新・改修

自動列車制御装置（ＡＴＣ）、変電所など受変電設備、 設備・乗客案内表示装置など通信設備のほか、駅施設・設備、軌道、土木構造物などの計画的な更新・改修を行い、安全性を確保しつつ、施設・設備などの長寿命化・設備投資の平準化を図る。

（２）講じようとする施策

【第９次計画における重点施策及び新規施策】

○　鉄道施設の整備
○　鉄道車両の安全確保
○　鉄道の安全運行の確保
○　職員の教育の充実、資質の向上
○　非常事態への対応

ア　鉄道施設の整備

「土木施設管理者」「電気施設管理者」の指揮のもと、鉄道線路・運転保安設備等の鉄道施設について、常に高い信頼性を保持するため、鉄道施設の維持管理等の徹底を図り、安全対策の推進に努める。

（ア）線路(土木・軌道)

線路に近接して行う建物等の工事にあたって施主側と協議を行い、線路施設や列車運行の安全を図る。また、レールや枕木に代表される軌道の検査結果に基づき、経年劣化による箇所から優先的に軌道構造物の改良を行い、線路の安全性の向上を図る。

さらに、トンネルや橋梁などの土木構造物については、定期的に検査を実施し、損傷の進んでいる箇所から優先的に補修を行い、列車運行の安全を図る。

（イ）駅（建築・設備）

エレベーター、エスカレーターについては、19 年度から保守点検業務委託業者への指導管理を直接行っており、より一層、的確な点検・保守を進める。

また、高齢者や障害者の方をはじめ、すべてのお客様が駅を快適に利用できる

よう、点字ブロックＪＩＳ化改修、トイレのオストメイト対応改修など、利用客数や老朽度等を考慮して順次進める。

（ウ）電気施設

西神･山手線については、西神延伸線開業時に設置した自動列車制御装置（ＡＴＣ）地上設備の更新時期となっている。また、名谷駅～新長田駅の変電所は使用開始後 34 年経過し、維持管理が困難な状況となってきている。そこで、計画的･効率的に設備の更新を実施することで、信号保安設備や電気設備の信頼度･保安度の向上を図る。

イ　鉄道車両の安全確保

「車両管理者」の指揮のもと、鉄道車両の長期更新計画に基づき、適時・適切に装置の更新を行うとともに、日々の故障情報のフィードバックによる更新範囲の見直し、搭載装置の検査の方法・内容等の検討を行い、鉄道車両の安全性の維持向上に努める。

（ア）制御装置の更新

地下鉄車両の制御装置については、車両本体の耐用年数を 40 年、装置の耐用年数を 20 年と設定して、使用 20 年を越える車両の必要箇所を更新する計画としている。この計画に基づき、毎年車両の制御装置と車体内装の一部更新を行う。

（イ）自動列車制御装置（ＡＴＣ）／自動列車運転装置（ＡＴＯ）の更新

地下鉄車両の ATC/ATO 等電子部品ついては、制御装置と同様に、装置の耐用年数を 20 年と設定して、使用 20 年を越える車両の必要箇所を更新する計画としている。

この計画に基づき、車両の ATC/ATO 等電子部品の一部更新を行う。

（ウ）運転状況記録装置の設置

鉄道に関する技術基準の改正に伴い、事故発生時の原因究明のための運転状況記録装置を平成 23 年度より順次設置していく。

ウ　鉄道の安全運行の確保

トップから現場まで一丸となった安全管理体制の構築を推進するとともに、お客様や現場職員から把握した重要課題を、事故防止のための施策へ反映させることで、効果的な安全マネジメント＝ＰＤＣＡサイクルを機能させる。さらに、「運転管理者」、「乗務員指導管理者」等が一体となって、乗務員(運転士・車掌)、鉄道保守係員等の資質の維持・向上に向けた取組を強化する。

（ア）お客様の声、現場の課題の把握と施策への反映

地下鉄全部門で構成する安全対策室会議で報告のあったヒヤリ・ハット情報、お客様のご意見のほか、現場職員から安全・安心に関する意見などを吸い上げ、それらを事故の未然防止、業務改善の施策に反映し、講じた対策等を現場にフィードバックすることで、管理部門と現場間の双方向の情報共有をさらに進める。

（イ）現場とのコミュニケーションの充実

現場巡視や教育訓練などの機会に、交通事業管理者、安全統括管理者等が、安全にかかる課題を把握するほか、職員とのコミュニケーションを充実させ、風通しの良い職場作りに努めていく。

（ウ）安全確保のための点検等

鉄道施設については、所定の方法による確実な点検を実施し、設備や機器の取扱いにあたっては、指差確認・喚呼を励行するなど、安全作業の推進に努める。また、安全運動等の機会を活用し、安全統括管理者による特別点検や局内監査を実施し、業務の実施状況を把握し、事故防止や安全運転の確保を図る。

（エ）お客様への適切な情報提供

交通局ホームページで、地下鉄の各種情報等を提供するほか、駅構内のＬＥＤ式総合案内表示器等により、適切でわかりやすい情報提供に努める。

（オ）お客様への安全・安心に関する啓発

事故を未然に防止し、地下鉄を快適にご利用いただくため、お客様の安全意識やマナー向上を図るための啓発活動を推進する

エ　職員の教育の充実、資質の向上

乗務員等に対する教育訓練の体制と内容を充実させ、教育成果の向上が図れるよう努める。運転士については、国の指導基準に基づく「甲種電気車運転講習」において、学科試験・技能試験を実施する。また、乗務員等がその職務を十分に果たし、安全が適切に確保されるよう、就業時には乗務員の心身状態の把握を行うなど、安全管理の徹底に努める。

（ア）乗務員・駅係員等の教育及び訓練

各職種別の定期教育訓練を実施し、職務に必要な知識や技術をはじめ、地下鉄関係職員としての法令遵守に対する意識、心構え、態度、安全意識の取得・向上等を図る。実施にあたっては、職員研修所と乗務区等の職場との連携を強化し、研修内容の向上に取り組んでいく。

（イ）運転取扱いに関する基本動作の励行

法令、安全管理規程、７か条からなる「安全に係る行動規範」のほか、職場ごとに設定した月別指導目標などの周知徹底を、引き続き行い、職員の服務規律、安全への意識を高める。また、定期教育訓練とともに、日々の点呼時の指導や添乗指導等を実施し、報告・指差確認・喚呼の厳正執行など、運転取扱い等に関する基本動作の徹底に努める。

（ウ）乗務員等の資質・健康管理

乗務職員の体調不良が原因となる事故を未然に防ぐため年２回の定期健康診断等の実施を行い職員が心身ともに健康で勤務・乗務できる体制を構築するとともに、日々の点呼時における体調確認、飲酒状況（アルコール検知器による

検査）の確認等の実施などを行い、乗務員等の健康や適性の維持・管理に留意し、鉄道運営における安全の確保に努める。

また、職員のメンタルヘルス対策の一環として、全職員に対してメンタルヘルスチェックを実施し、セルフケアによる心の健康の保持増進およびメンタルヘルス不調の早期発見・早期対応に役立てる。さらに、メンタルヘルス相談を実施する。

（エ）鉄道保守係員の教育及び訓練等

鉄道保守係員に対して、各職種別の教育訓練を実施し、鉄道保守係員の資質向上に向けた取組に努める。

また、年２回の定期健康診断の実施や日々の点呼時の体調確認などにより、健康や適性の維持・管理に留意し、鉄道運営における安全の確保に努める。

オ　非常事態への対応

火災やテロ行為などによる非常事態の発生に備え、引き続き、車内や構内の巡視活動を行うことで、不審物・不審者などの早期発見、被害の未然防止を図る。

また、防犯カメラの整備をさらに進めると共に、非常事態の発生時には迅速で適切な対応がとれるよう、関係機関との合同訓練を実施する。

カ　新交通システムの運行上の安全

（ア）安全性・快適性の確保

安全で快適な運行を確保するため、自動列車制御装置（ＡＴＣ）、自動列車運転装置（ＡＴＯ）、列車集中制御装置（ＣＴＣ）の整備・保守の徹底を図るとともに、ホームスクリーン・ホームドアやホーム監視用テレビ（ＣＣＴＶ）により、乗降時の安全確保を図る。また、高齢者・身体障害者等が安全・快適に利用できるようエレベーター、エスカレーター等の整備を推進するとともに、視覚障害者誘導用ブロック等の設置により、安全性確保を図る。

なお、火災、地震、強風等の情報を集中管理するとともに、車両非常通報装置や駅列車通報装置を整備し、安全性の確保に万全を期する。

（イ）運行管理体制の充実

運行の安全を確保するため、走行路、ホーム保安設備、信号、車両等の保安管理体制を充実するとともに、運行に携わるすべての従業員に対して、安全意識の啓発や教育訓練を定期的に実施する。また、運行管理システム、列車集中制御装置（ＣＴＣ）、電力管理システム、基地リモート装置、全駅ホーム監視用テレビの整備等により、総合司令体制の充実を図る。

キ　救助・救急活動の充実

鉄道の重大事故等の発生に対して、避難誘導、救助・救急活動を迅速かつ的確に行うため、救助関係機関、救急医療機関の情報連絡体制の整備及び主要駅における防災訓練の充実により鉄道事業者と消防機関、医療機関その他の関係機関との連

携・協力体制の強化を推進する。

用　語　解　説

〔ア行〕

あんしん歩行エリア

住宅地や商業地などで歩行者等の死傷事故を面的かつ総合的な対策の実施により減少させることを目的として、県公安委員会や道路管理者の申請に基づき、国家公安委員会と国土交通省が指定する地区

安全運転支援システム（ＤＳＳＳ：Driving Safety Support Systems）

運転者に対し、周辺の交通状況等を視覚・聴覚情報により提供することで、危険要因に対する注意を促し、ゆとりを持った運転ができる環境を創り出すことにより、交通事故の防止等を図るシステム

右折感応化

右折車線に車両感知器を設け、右折車の量に応じて右折矢印信号の時間を変える制御を行うもの

映像記録型ドライブレコーダー

車両に装備され交通事故などによる衝撃を感知し、前後十数秒の映像等を自動的に記録する装置

オーバーハング型警報装置

踏切道におけるせん光灯が車道の上空に設置されているもの

〔カ行〕

狭さく

交差点の流入部において、車道幅を物理的に狭くすることにより、低速走行を促すもの

クランク

車両の低速走行等を促すためジグザグにした道路

現場急行支援システム（ＦＡＳＴ：Fast Emergency Vehicle Preemption Systems）

緊急車両の出動・通行回数が多い地区において、光ビーコンにより緊急走行中の緊急車両を検知し、優先的に走行させる信号制御を行うことで、緊急車両が現場や医療機関等に到着するまでの時間を短縮するとともに、緊急走行に起因する交通事故の防止を目的としたシステム

高規格幹線道路

自動車の高速通行を図るために必要な道路で、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路であり、高速自動車国道及び一般国道の自動車専用道路で構成

高輝度化(道路標識)

道路標識の反射率を高めて、明るく見やすくするもの

公共車両優先システム（ＰＴＰＳ：Public Transportation Priority Systems)

バス等の公共輸送車両を対象として、優先信号制御を行い、優先通行を確保することにより、運行の定時性及び利便性の向上を図ることにより、マイカーから公共輸送機関への利用転換の促進を図るシステム

交通結節点

異なる交通手段または同じ交通手段を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場やバス交通広場、歩道等

交通需要マネジメント（ＴＤＭ：Transportation Demand Management)

都市または地域レベルの道路交通混雑の緩和を道路利用者の時間の変更、経路の変更、手段の変更、自動車の効率的利用、発生源の調整など、交通需要量を調整することによって行う手法の体系

交通モード

徒歩、自転車、自動車など、交通体系を構成する交通手段

高度道路交通システム（ＩＴＳ：Intelligent Transport Systems)

最先端の情報通信技術等を用いて人と道路と車両とを一体として構築することにより、交通管理の最適化等を図り、道路交通の安全性、輸送効率、快適性の飛躍的向上を実現するとともに、渋滞の軽減等の交通の円滑化を通し環境保全に大きく寄与する等真に豊で活力ある国民生活の実現に資するシステム

高齢者等感応信号機

視覚障害者、身体障害者、高齢者等が安全に横断できるよう、ボタンを押すか、ペンダント型またはカード型の発信機からの電波により、青時間を通常より長くする信号機

コミュニティ道路

歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制する狭さく・クランクや歩行者を物理的に分離するための縁石等を整備した道路

コミュニティバス

地域住民の利便向上などのため一定地域内を運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置などを工夫したバスサービス

〔サ行〕

さわやか提案箱

兵庫県がホームページで開設する県政に対する意見・質問等の提案窓口

シームレス

「継ぎ目のない」の意。交通機関の乗り継ぎ、駅内の歩行、車両の乗降といった移動に関するあらゆる「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消し、円滑な移動を確保すること

自転車運転免許証等制度

参加・体験・実践型の教習会を開催して、受講者に「自転車運転免許証」等を交付することにより、自転車利用者の交通安全意識の高揚を図るもの

車両運行管理システム（ＭＯＣＳ：Mobile Operation Control Systems）

光ビーコンにより収集した事業用車両の走行位置等の情報を事業者等に提供することにより、その事業者が行う運行管理を支援し、人・物流の効率化等を図るシステム

集中制御化

地域において車両感知器を置き、効率よく信号機をコントロールするもの

新交通管理システム（ＵＴＭＳ：Universal Traffic Management Systems）

光ビーコンを用いた個々の車両と交通管制システムとの双方向通信等の高度な情報通信技術の活用等により、運転者に対してリアルタイムの交通情報を提供するとともに、安全運転支援、緊急時対応、人の移動、物流の効率化を含めた交通流の積極的管理を行い、道路交通の安全・円滑及び交通公害の防止を図り、「安全・快適にして環境負荷の低い交通社会」の実現を目指すシステム

スマートウェイ

多様なサービスを提供するため、路車間の通信システム、センサー、光ファイバーネットワーク等の必要な施設が組み込まれている道路

〔タ行〕

多現示化

通常の信号表示（例えば、①「南北方向での直進・右折・左折」と②「東西方向での直進・右折・左折」の２通りの信号表示）では適切な交通流の処理が困難である場合、信号表示パターンの増加(例えば、３通り目に、③「南北方向での右折・東西方向での右折」の信号表示等)により、適切な交通流を図るもの

道路交通情報通信システム（ＶＩＣＳ：Vehicle Information and Communication System）

道路利用者へ適切な道路交通情報等を提供するシステム

〔ナ行〕

日本司法支援センター

法による紛争の解決に必要な情報やサービスの提供が受けられる社会を実現するための独立行政法人に準じた法人。日常生活におけるさまざまな悩みに対する問い合わせに対応する窓口「法テラス」を運営

〔ハ行〕

パークアンドライド、パークアンドバスライド

都心部へ乗り入れる自家用自動車による交通混雑の緩和を図るため、郊外の鉄道駅・バスターミナル等の周辺に駐車場を整備し、自動車を駐車（パーク）させ、鉄道、バス等公共交通機関への乗換え（ライド）を促すシステム
バスに乗り換える場合はパークアンドバスライド

バリアフリー

高齢者、障害者などが社会生活していく上での物理的、社会的、制度的、心理的および情報面での障害を除去するという考え方。公共交通機関のバリアフリー化とは高齢者・障害者などが公共交通機関を円滑に利用できるようにすること

バリアフリー新法

正式名称は「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成

18 年法律第 91 号)。高齢者、障害者全般に、建物、交通機関の移動の円滑化を図るため、旧ハートビル法と旧交通バリアフリー法を統合した法律

バリアフリー対応型信号機

15 センチメートル程度の反射シートを巻き付けた視覚障害者の方が持つ白杖に、センサーが自動的に感知し、スピーカーから歩行者用信号機の状態を音声で知らせる信号機

半感応化

主道路の信号を常に青にしておき、従道路側に車や歩行者が感知された場合にのみ、従道路側の信号を青に制御するもの

光ビーコン

通過車両を感知して交通量等を測定するとともに、カーナビゲーション装置等と交通管制センターとの情報のやりとりをする路上設置型の赤外線通信装置

ひょうご交通安全憲章

県民一人一人がくるま社会に生きる一員としての自覚と責任を持ち、交通安全運動の輪をひろげ、みんなが安全で安心できるふるさと兵庫を築くために、兵庫県交通安全対策委員会が定めた５項目からなる憲章

ひょうごユニバーサル社会づくり総合指針

年齢、性別、障害、文化などの違いにかかわりなく、だれもが地域社会の一員として支え合うなかで安心して暮らし、一人ひとりが持てる力を発揮して元気に活動できる社会をめざし、県民、地域団体、企業、行政など地域社会を構成するすべての人が、力を合わせ一体となって進めていくための指針で、兵庫県が平成17年４月に策定したもの

「標識ＢＯＸ」及び「信号機ＢＯＸ」

はがき、インターネット等を利用して、道路標識、信号機等に関する意見を受け付けるもの

プロファイル化

交通流が交差点に到達するころの交通流パターンを予測して、最適な信号サイクルを計算・表示し、適切な交通流を図るもの

歩行者等支援情報通信システム（ＰＩＣＳ：Pedestrian Information and Communication Systems）

歩行者の所持する携帯情報端末等を介して、信号の状態（赤・青）の情報提供、歩行者信号の青時間の延長、目的地までの段差の少なくかつ最短な歩行ルートを画像や文字での案内などにより、障害のある人等の安全な移動を支援するシステム

歩車共存道路

歩行者の通行を優先させるため、車両速度を抑制する狭さくやクランク等を整備した道路

〔マ行〕

道の相談室

国土交通省道路局がホームページで開設するあらゆる道路に関する意見・苦情等の相談窓口

メディカルコントロール

医学的観点から救急隊員が行う応急処置等の質を確保すること